

## SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION



## SOMMAIRE

1.	CONCLUSIONS ET MESSAGES À L'INTENTION DES DÉCIDEURS .....	11
1.1.	Réduction des émissions de gaz à effet de serre : performances des biocarburants.....	11
1.2.	Coûts et mise en place de nouvelles politiques .....	12
1.3.	Biocarburants avancés.....	12
1.4.	Efficacité des subventions .....	12
1.5.	Réforme des politiques.....	13
2.	INTRODUCTION .....	14
3.	INCIDENCES EN MATIÈRE D'ÉNERGIE ET DE GAZ À EFFET DE SERRE.....	15
3.1.	Incertitudes.....	20
3.2.	Impact sur l'écosystème.....	21
4.	SUBVENTIONS, RENTABILITÉ DES POLITIQUES D'AIDE AUX BIOCARBURANTS ET RÉPERCUSSIONS INDIRECTES SUR L'ÉCONOMIE. ....	22
5.	CARBURANTS DE DEUXIÈME GÉNÉRATION – PERFORMANCES ET POTENTIEL.....	28
6.	POSSIBILITÉS D'EXPORTATION DE L'ÉTHANOL BRÉSILIEN .....	30
6.1.	Commerce de biocarburants.....	32
7.	CERTIFICATION – POSSIBILITÉ DE LIER LES POLITIQUES DE SOUTIEN AUX PERFORMANCES .....	33
8.	PRODUCTION DE BIOCARBURANTS : PERSPECTIVES .....	36
NOTES .....		38
RÉFÉRENCES .....		39



## 1. CONCLUSIONS ET MESSAGES À L'INTENTION DES DÉCIDEURS

Bien que le présent compte rendu n'ait pas la prétention de livrer le point de vue unanime ou négocié des participants à la Table Ronde, un certain nombre de propositions ont recueilli un large soutien.

### 1.1. Réduction des émissions de gaz à effet de serre : performances des biocarburants

Les débats tenus lors de la Table Ronde ont mis en évidence la diversité des performances des biocarburants, tant en ce qui concerne leur bilan énergétique que les émissions de gaz à effet de serre (GES) pendant leur cycle de vie. Ces performances varient selon le carburant considéré, voire même, pour un même carburant ou une même matière de base, selon le processus de production ou les méthodes de culture. Dans les cas les moins favorables, certains biocarburants produisent beaucoup plus de gaz à effet de serre que l'essence ou le gazole.

Les discussions ont montré en outre que de nombreuses incertitudes subsistaient dans les estimations des émissions de CO<sub>2</sub> émanant des sols et des émissions de N<sub>2</sub>O liées à la culture des matières de base. Ces émissions, qui diffèrent suivant le type de sol et les techniques de culture employées, peuvent représenter une forte proportion des émissions globales de GES enregistrées pour certains biocarburants conventionnels.

S'agissant des biocarburants qui ne permettent qu'une réduction relativement faible des émissions de GES (jusqu'à 30 pour cent environ), comme l'éthanol produit à partir du maïs ou de diverses autres céréales, le degré d'incertitude peut s'avérer supérieur au bénéfice moyen escompté. Le risque existe donc que de tels carburants ne présentent que de faibles avantages, voire produisent plus de gaz à effet de serre que les produits pétroliers.

On produit actuellement de petites quantités de biocarburants à partir de lactosérum et d'huiles alimentaires usagées : la réduction des émissions de GES ainsi obtenue est relativement importante, puisqu'elle avoisine 70 pour cent. Le seul biocarburant produit à grande échelle dont les performances soient comparables est l'éthanol brésilien fabriqué à partir de la canne à sucre. Pour être viable, toutefois, cette production a besoin d'aides fiscales représentant approximativement un milliard d'USD par an.

La plupart des autres productions de biocarburants à grande échelle (éthanol de betterave sucrière ou de sorgho, biodiesel produit à partir du colza, de l'huile de soya ou de l'huile de palme) réduisent de 30 à 50 pour cent les émissions de gaz à effet de serre, mais nécessitent d'importantes subventions.

## **1.2. Coûts et mise en place de nouvelles politiques**

Des points de vue divergents ont été exprimés quant à la quantité de biocarburants qu'il serait possible de produire durablement. La plupart des biocarburants sont cependant coûteux, notamment si l'on tient compte du facteur environnemental. Seul le maintien à long terme d'un prix élevé du pétrole pourrait aboutir à la production de biocarburants en quantités commercialisables. Si les subventions étaient ramenées à un niveau reflétant la contribution des biocarburants à la réduction des GES, une grosse partie de la production devrait cesser.

Si l'objectif consiste à limiter la vulnérabilité de l'approvisionnement en énergie et à réduire les émissions de GES, l'amélioration de l'efficacité énergétique des moyens de transport offre des perspectives beaucoup plus intéressantes – et moins coûteuses – que la promotion des biocarburants.

Il serait également plus rentable, plutôt que d'octroyer des subventions ou de définir des objectifs concernant les biocarburants, d'appliquer des taxes liées à la teneur en carbones des carburants (y compris des biocarburants) directement axées sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Les droits d'accise prélevés sur les carburants sont très similaires à une taxe sur la teneur en carbone, quoique le montant en soit parfois élevé. En Europe, le montant des droits d'accise équivaut approximativement à une taxe sur le carbone pour l'essence et le gazole d'environ 200 euros par tonne d'équivalent CO<sub>2</sub>, soit environ dix fois le coût actuel du CO<sub>2</sub> dans le système européen de permis négociables. On estime aujourd'hui que les mesures de soutien de l'éthanol aux États-Unis ont un coût deux fois plus élevé dans les distilleries d'éthanol les plus performantes. Il en va de même pour le biodiesel produit à partir d'huile de palme dans l'Union Européenne.

## **1.3. Biocarburants avancés**

S'agissant des matières de base utilisées pour la production de biocarburants et des processus de production, les générations futures devraient émettre moins de gaz à effet de serre et pourraient présenter un meilleur rapport coût-efficacité. Ces biocarburants pourraient satisfaire jusqu'à 10 ou 20 pour cent des besoins actuels en énergie dans le domaine des transports, un pourcentage qu'il sera impossible de dépasser sans d'importants progrès technologiques (Jones, 2007).

L'éthanol produit dans des usines pilotes à partir de matières ligno-cellulosiques donne déjà de bien meilleurs résultats que la plupart des biocarburants conventionnels en termes d'émissions de GES, et s'avère aussi performant que le meilleur éthanol de canne à sucre brésilien. Les aspects économiques restent cependant assez flous ; s'agissant de production à grande échelle, l'approvisionnement potentiel en éthanol ligno-cellulosique se trouve limité par les questions de coût et de disponibilité des terres pour les cultures à visée énergétique. Un certain nombre de motifs justifient le soutien à la recherche sur les biocarburants avancés, sans cependant qu'il soit recommandable d'en arriver à un soutien illimité.

## **1.4. Efficacité des subventions**

Les aides à la production à grande échelle et à la consommation de biocarburants conventionnels ne contribuent pas à la mise en œuvre des objectifs stratégiques que sont la réduction des émissions de GES ou l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement des carburants destinés aux transports. Elles sont inefficaces sous l'angle d'une garantie de ressources pour les communautés rurales, et elles

absorbent une part non négligeable de l'argent du contribuable (4 milliards d'USD en 2007 aux États-Unis pour les seuls allègements fiscaux, 4 milliards d'USD en 2006 au titre des allègements fiscaux dans l'Union Européenne, entre 13 et 15 milliards d'USD pour l'ensemble des mesures de soutien dans la zone OCDE), sans que l'on en retire des bénéfices équivalents. L'Allemagne a entrepris de réduire les subventions aux biocarburants ; par ailleurs, le Royaume-Uni devrait atténuer progressivement l'écart qui existe actuellement entre les droits d'accise (20 pence, soit 0.29 euro par litre).

### 1.5. Réforme des politiques

Les objectifs concernant les volumes de production de biocarburants ne constituent pas des incitatifs suffisants, qu'il s'agisse de limiter les coûts, d'éviter les atteintes à l'environnement, voire même de veiller au respect des normes en matière de réduction des gaz à effet de serre. Il semble préférable de fixer des limites quant à la teneur en carbone des carburants, certificats à l'appui.

La Californie, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suisse, le Royaume-Uni et la Commission Européenne s'emploient à mettre au point des systèmes d'homologation afin de réglementer le marché des biocarburants. Ces dispositifs visent à l'amélioration des résultats pour l'environnement. Si les pouvoirs publics continuent de promouvoir les biocarburants, il faudra se montrer plus sélectif dans le choix des producteurs et des processus à subventionner. Faute d'adapter ainsi la politique actuelle en conditionnant les aides à la certification, le taux effectif de réduction des GES -- objectif prioritaire -- restera décevant, et ce malgré les progrès qui pourraient être enregistrés dans la production et la consommation de biocarburants. On peut également s'attendre à des retombées fâcheuses concernant d'autres objectifs liés au développement durable.

Il convient de souligner que les mécanismes de certification ne sont pas vraiment conçus pour faire face au problème des impacts indirects de la production de biocarburants. La certification permet seulement d'influer sur la garantie de la chaîne d'approvisionnement. Elle peut par exemple contribuer à modifier les méthodes agricoles et les modes de récolte des produits de la biomasse, afin de limiter les répercussions sur l'environnement. En revanche, elle ne pourra rien contre la délocalisation de certaines activités agricoles en raison du développement de la production de biocarburants, ni contre les changements qui en découleraient quant à l'exploitation des terres situées en dehors de la zone cultivée en vue de la production de biocarburants. Des initiatives distinctes s'imposeront, afin de protéger de toute forme de développement les écosystèmes naturels et semi-naturels qu'il importe de préserver.

La gamme actuelle des biocarburants, ainsi que leurs performances parfois médiocres en termes d'émissions de GES, résultent en partie de l'absence de réglementation ou d'incitations à sélectionner ces biocarburants en fonction de leur profil environnemental. La difficulté qui se pose pour la mise en place de systèmes de certification consiste à proposer des mesures incitatives tout en ménageant un bon rapport coût-efficacité.

## 2. INTRODUCTION

Le soutien des administrations nationales à la production de biocarburants a été motivé principalement par les politiques agricoles et énergétiques des pays, dont l'objectif est de remplacer le pétrole importé par des biocarburants, tout en soutenant le revenu des agriculteurs et les industries agricoles. Ces dernières années, ce soutien est devenu un élément essentiel de la politique menée par de nombreux pays pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> imputables au secteur des transports. L'importance relative accordée aux différents facteurs varie d'un pays à l'autre.

On estime que les aides à la production de biocarburants, en forte progression, ont atteint approximativement 15 milliards d'USD en 2007 pour l'ensemble de l'OCDE. De nombreuses administrations ont également imposé des quotas de biocarburants aux distributeurs de pétrole. L'Union Européenne exige de ses États membres qu'ils fassent le nécessaire pour que les biocarburants répondent à 2 pour cent de la demande en carburant dans les transports, une proportion qui devrait atteindre 5.75 pour cent en 2010. La Commission Européenne propose de porter cet objectif à 10 pour cent d'ici à 2020<sup>1</sup>. L'administration américaine a retenu l'objectif de 4 milliards de gallons d'éthanol (15 milliards de litres) pour 2006, soit près de 3 pour cent du marché des carburants, et a proposé de viser une production de 35 milliards de gallons (130 milliards de litres) de biocarburants d'ici à 2017, ce qui devrait représenter quelque 9 pour cent de la consommation dans le secteur des transports.

Tous les biocarburants n'ont cependant pas la même efficacité dès lors qu'il s'agit de les utiliser en remplacement du pétrole ou de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en promouvoir la production peut donc avoir des conséquences indésirables. Les aides à la production, ainsi que la demande croissante en céréales et oléagineux qui en découle, semblent avoir contribué à la flambée des prix des produits alimentaires et des aliments pour bétail sur les marchés mondiaux, alors que ces produits sont de plus en plus demandés pour des utilisations classiques. En outre, suivant les matières de base et les pratiques agricoles mises en œuvre pour leur culture, la production de biocarburants peut avoir de lourdes conséquences pour l'environnement, notamment : détérioration de la biodiversité, baisse de la fertilité des sols et augmentation des taux d'érosion, captage de quantités d'eau excessives, pollution des eaux. Dans certains cas, la culture de matières de base transformables en biocarburants peut même conduire à une nette augmentation des émissions de GES.

Ont participé à la Table Ronde, 50 chercheurs de premier plan, spécialistes des aspects scientifiques et économiques des biocarburants, afin d'examiner la capacité de ces carburants à répondre aux attentes des pouvoirs publics qui ont fait le choix de les promouvoir, d'analyser les aspects économiques de la production de biocarburants et d'évaluer la possibilité de limiter les atteintes à l'environnement que pourrait entraîner une production à grande échelle. Dans ce contexte, la Table Ronde s'est intéressée à l'état d'avancement des systèmes de certification censés limiter les effets non souhaités, sur l'environnement, de l'action en faveur des biocarburants et de leur production.

Sous la présidence de Lyn Martin, du Bureau of *Transport and Regional Economics* en Australie, les débats ont traité des grands sujets ci-après :



- incidences, en matière d'énergie et de gaz à effet de serre, de la production de biocarburants et de leur utilisation en remplacement des produits pétroliers dans le secteur des transports ;
- aspects économiques liés aux biocarburants ;
- potentiel des carburants de deuxième génération ;
- potentiel des exportations d'éthanol brésilien ;
- certification et possibilité de lier les aides aux performances ;
- impact des discussions sur l'action des pouvoirs publics.

Le débat s'est articulé autour de cinq documents, dont chacun aborde l'un de ces sujets. On trouvera à l'adresse Internet :

<http://www.cemt.org/JTRC/EconomicResearch/RoundTables/index.htm> le texte des exposés établis à partir de ces différents documents.

### 3. INCIDENCES EN MATIÈRE D'ÉNERGIE ET DE GAZ À EFFET DE SERRE

Les participants ont d'abord passé en revue les travaux de recherche analysant l'impact, sous l'angle du bilan énergétique et des émissions de GES pour l'ensemble du cycle de vie, de la production de biocarburants en vue de leur commercialisation sur le marché des transports. Le débat a été lancé par M. Alex Farrell, de l'université de California Berkeley, qui a mis l'accent sur les résultats mitigés de ces travaux et a précisé les paramètres essentiels dont ils dépendent.

Le Groupe *Energy and Resources* de Berkeley a entrepris une comparaison détaillée de six études représentatives concernant les performances de l'éthanol de maïs produit aux États-Unis en termes d'énergie et d'émissions de GES (Farrell *et al.* 2006), dont les résultats ont été publiés dans le magazine *Science* en 2006. Quatre de ces six études sont parvenues à la conclusion que la production et la consommation de biocarburants dans le domaine des transports entraînent des émissions de CO<sub>2</sub> plus importantes que la production et la consommation d'essence (voir les petits cercles de couleur claire situés au-dessus de la ligne horizontale dans la Figure 1). Les incidences moyennes constatées vont d'une diminution de 20 pour cent des émissions à une augmentation de 32 pour cent. Quant au bilan énergétique net, deux des études ont observé que l'éthanol de maïs nécessite davantage de carburant d'origine fossile pour sa production qu'il ne génère d'énergie (cercles de couleur claire à gauche de la ligne verticale dans la Figure 1). Si toutes les études ont relevé des économies nettes en pétrole, une quantité considérable de gaz ou de charbon est cependant absorbée par le traitement de la biomasse nécessaire à la production d'éthanol.

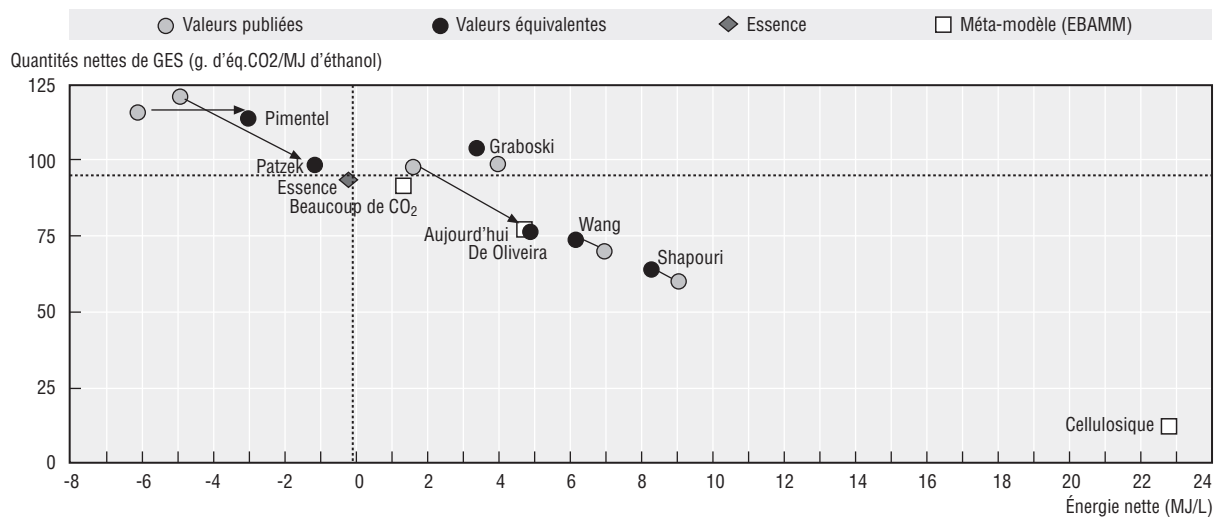
La comparaison avait pour but d'étalonner les résultats en normalisant les hypothèses sur lesquelles les différentes études étaient fondées. Les principales différences recensées concernent les paramètres fixés pour les études (décisions quant aux éléments du système de production global à prendre en compte ou à exclure), ainsi que les hypothèses relatives aux aspects suivants :

- la principale énergie utilisée dans les bio-raffineries – gaz naturel, pétrole, électricité ou charbon, dont le rendement thermique et les émissions de CO<sub>2</sub> diffèrent largement ;

- l'érosion des sols et l'oxydation du carbone contenu dans le sol découlant des cultures en cause ;
- l'application d'amendements calcaires sur les terres cultivables ;
- le traitement de l'énergie coproduite (contenu énergétique des sous-produits utilisables à des fins autres que la production de carburants).

La principale source d'énergie utilisée dans la production de biocarburants, et en particulier pour la distillation de l'éthanol, influe de manière décisive sur les émissions de gaz à effet de serre. L'efficacité des chaudières, très variable, permet également d'expliquer certains écarts de performances. Dans la plupart des régions, le gaz naturel ou l'électricité fournissent l'énergie nécessaire au processus de chauffe. Le prix élevé du gaz, toutefois, a conduit un certain nombre de nouvelles unités de production d'éthanol du Middle West américain à recourir au charbon, ce qui se solde par de fortes émissions de GES. Au Brésil, on brûle la bagasse (résidus de canne à sucre) afin de produire la chaleur industrielle et l'énergie électrique, ce qui explique en grande partie les excellentes performances de ce pays en matière de production d'éthanol (voir le document préparé par Edmar de Almeida pour la Table Ronde)<sup>2</sup>.

Figure 1. **Bilan énergétique et émissions de gaz à effet de serre pour les différents modes de production d'éthanol de maïs : données provenant des documents publiés sur le sujet et adaptées dans un souci de cohérence**



*Note :* EBAMM = Méta-modèle d'analyse des carburants de l'*Energy Resources Group* (ERG) de l'Université de Berkeley (California). Ce modèle fait l'objet d'un logiciel gratuit, et peut être téléchargé à l'adresse <http://rael.berkeley.edu>

*Source* Farrell *et al.*, Science 2006 (voir la liste des Références pour connaître les sources originales de l'étude).

L'équipe de l'ERG a élaboré un métamodèle qui permet de comparer les résultats de toutes les études réalisées à partir d'hypothèses cohérentes. Des ajustements ont été effectués sur les points suivants :

- apports en énergie primaire ;
- aspects limites à prendre en considération (ajout de paramètres manquants, comme l'énergie nécessaire au traitement des résidus, et élimination d'éléments de paramétrage superflus) ;
- contenu énergétique des sous-produits.

Les ajustements effectués pour tenir compte des différentes hypothèses atténuent les écarts entre les résultats des études consacrées à l'éthanol de maïs produit aux États-Unis (voir les cercles noirs dans la Figure 1). Cela ne modifie pas pour autant leur position absolue. A une exception près, les études qui avaient constaté un solde énergétique négatif et des émissions de GES supérieures par rapport à la production et à l'utilisation d'essence (à gauche et au-dessus des lignes rouges) aboutissent aux mêmes résultats négatifs après ajustement. La moitié des études attestent, après correction, un solde négatif pour les émissions de gaz à effet de serre.

L'équipe ERG a sélectionné les données jugées les plus intéressantes dans les études originales, afin de procéder à trois études de cas au moyen de son modèle (Figure 1) :

- *L'éthanol aujourd'hui*, qui s'appuie sur des valeurs normales concernant la production d'éthanol de maïs aux États-Unis ;
- *Émissions importantes de CO<sub>2</sub>*, étude menée à partir de plans visant à acheminer du maïs cultivé au Nebraska jusqu'à une usine de production d'éthanol située dans le Dakota du Nord et fonctionnant au lignite ;
- *Éthanol cellulosique*, sur la base de données figurant dans l'étude de Wang consacrée à l'éthanol ligno-cellulosique produit à partir du panic.

Ces éléments complémentaires ont permis de montrer que le volume des émissions de GES peut varier de 1 à 10 selon la matière de base utilisée pour la production d'éthanol. Les études de cas précitées illustrent en outre la forte réactivité des résultats à la teneur en carbone du carburant employé pour le traitement et la distillation, étant entendu que les usines alimentées au charbon et les modes de production nécessitant de nombreux transports sont étiquetés « à forte intensité de CO<sub>2</sub> ». Ce scénario englobe le transport de maïs par le train, sur de longues distances, avec des locomotives diesel. Le transport occupe une place croissante dans les analyses sur le cycle de vie, car la taille des usines de production de biocarburants augmente et les matières de base doivent être acheminées à partir de régions de plus en plus éloignées. Par exemple, plusieurs grandes usines installées sur le Golfe du Mexique font venir du maïs en train depuis le Middle West. De plus, les matières de base résiduelles destinées à l'alimentation animale (drêches de distillerie) doivent fréquemment être transportées sur de longues distances jusqu'aux fermes d'élevage.

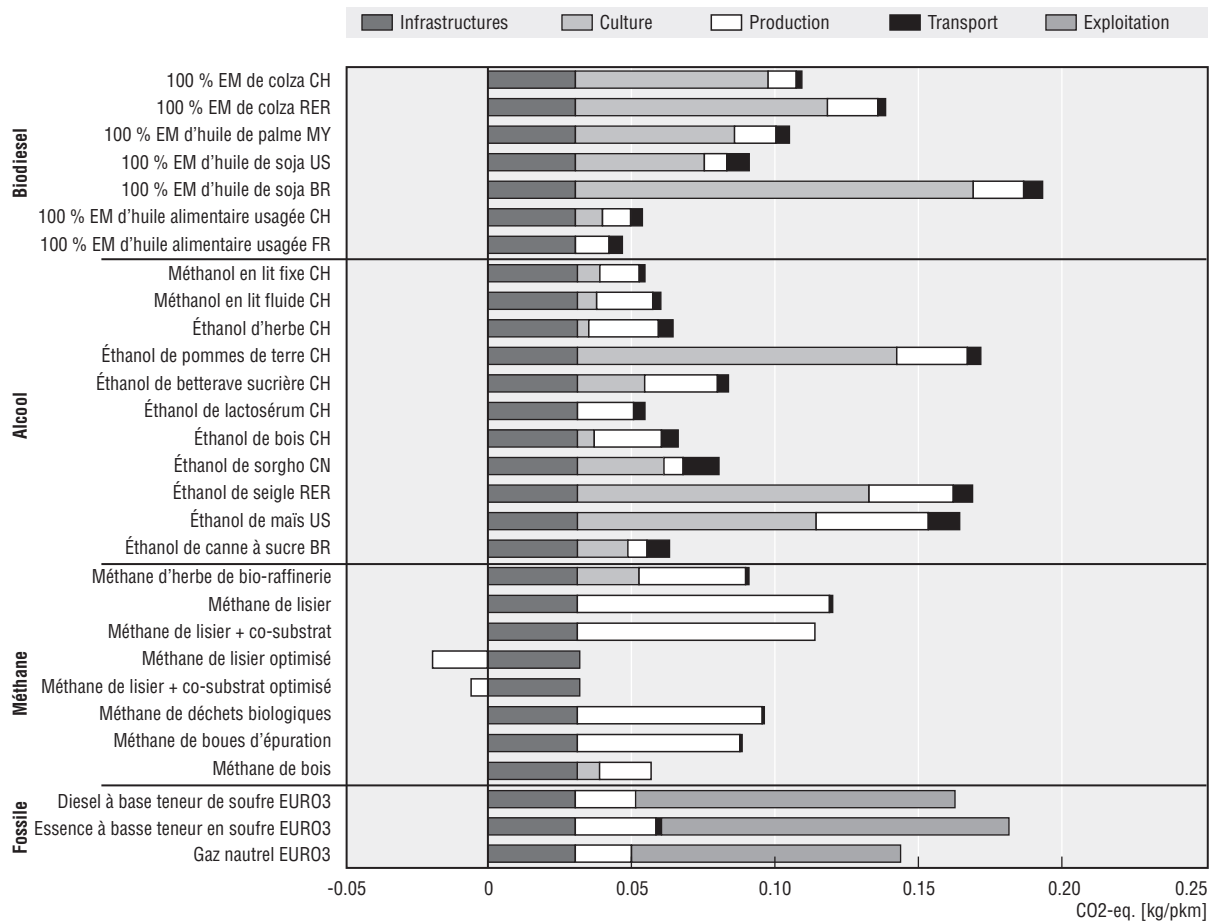
Plus généralement, les moyennes présentées dans la Figure 1 et tirées des différentes études originales masquent une très grande diversité de résultats au niveau des sites de production.

L'une des évaluations les plus récentes et les plus complètes consacrées aux effets des biocarburants sur l'environnement a été réalisée par l'*Empa Research Institute* pour le compte de l'administration suisse (Zah *et al.*, 2007). Ont été élaborés à cet effet des indicateurs très complets relatifs aux répercussions environnementales, ainsi que des évaluations concernant les émissions de GES pour l'ensemble du cycle de vie d'un grand nombre de biocarburants et de systèmes de production. Les travaux ont porté sur les biocarburants produits dans différents pays. L'étude est partie de l'hypothèse que les biocarburants devaient être utilisés en Suisse, mais étant donné que la

contribution du transport des carburants finis à l'émission de GES est relativement faible, cela n'a qu'une incidence minime sur les chiffres.

Les résultats présentés dans les Figures 2 et 3 illustrent l'importance des émissions enregistrées pendant la phase de culture pour déterminer le volume total de gaz à effet de serre, de même que la teneur en carbone de la matière organique rendue à la terre après la récolte.

Figure 2. Comparaison des émissions de gaz à effet de serre, par type d'opération, au cours des processus de production et de distribution de biocarburants et de produits pétroliers



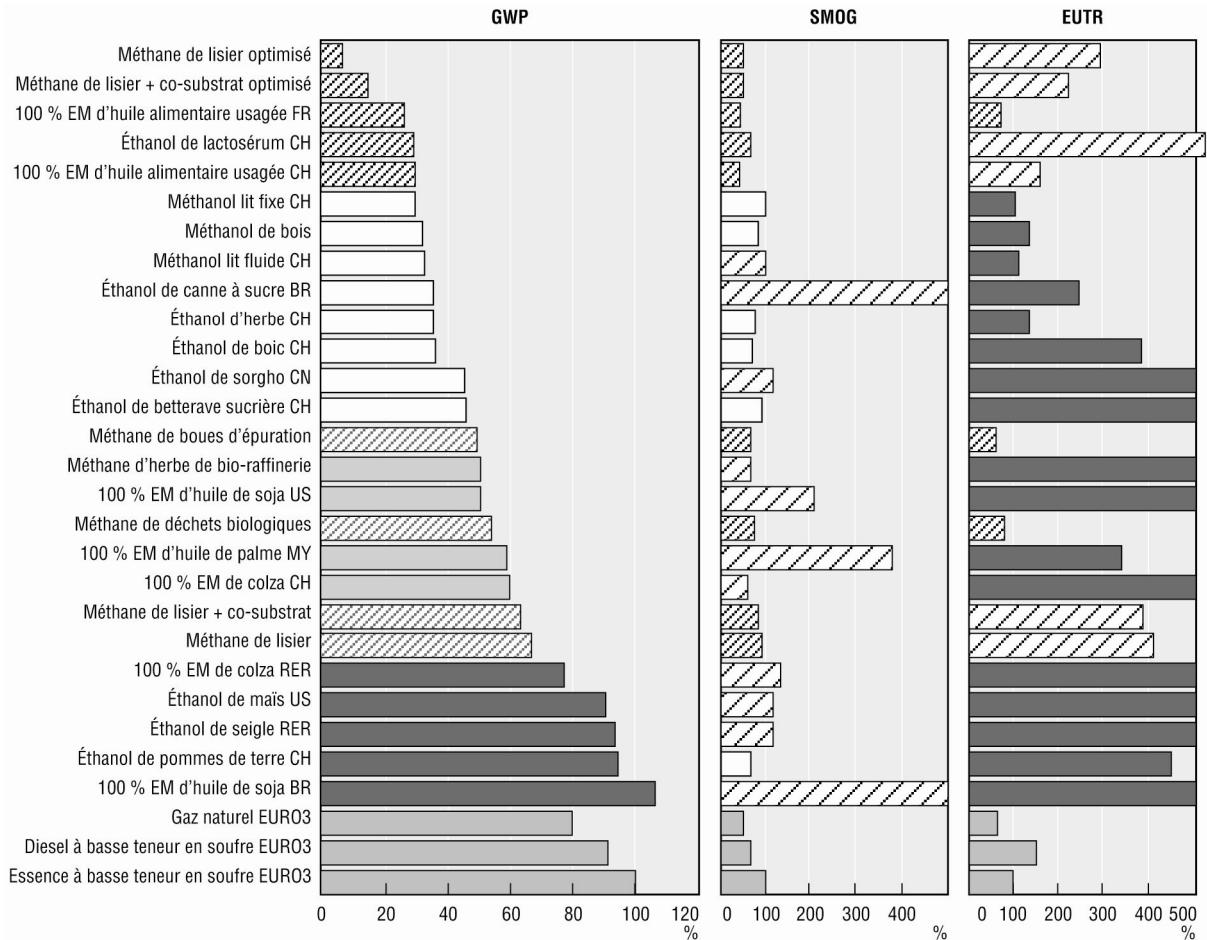
Notes : L'utilisation de véhicules est neutre du point de vue des émissions de CO<sub>2</sub> pour les carburants non mélangés, car le CO<sub>2</sub> émis lors de la combustion est absorbé pendant la croissance des plantes.

Le potentiel de réchauffement global est exprimé ici en kilogrammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par kilomètre-passager, sur la base d'un facteur de chargement de 1,59 passager par véhicule. Les chiffres relatifs aux infrastructures tiennent compte des émissions pendant les phases de production et de maintenance du véhicule et de la route.

RER = Union Européenne.

Source : Zah *et al.* 2007.

Figure 3. **Écobilan des biocarburants pour l'ensemble du cycle de vie par rapport aux carburants fossiles de référence.**



Notes : GWP = potentiel de réchauffement dû aux GES, SMOG = potentiel de smog estival, EUTR = surfertilisation. RER = Union Européenne.

Les biocarburants sont classés en fonction de la réduction des émissions de GES. Dans le diagramme de gauche, les émissions inférieures de plus de 50 pour cent à celles des carburants issus du pétrole sont indiquées en vert, celles dont la réduction est comprise entre 30 pour cent et 50 pour cent sont en jaune et celles qui sont inférieures de moins de 30 pour cent apparaissent en orange. Dans les deux autres diagrammes, les significations sont les suivantes : vert = mieux que la référence, orange = moins bien que la référence. Rayures = filières de production utilisant des résidus ou des déchets.

Source : Zah *et al.* 2007.

L'étude de l'EMPA confirme plusieurs des points observés par Farrell *et al.* :

- diversité considérable des performances, sous l'angle des émissions de GES, selon les carburants et les matières de base ;

- l'éthanol de maïs et l'éthanol produits à partir de seigle et de pommes de terre ne présentent aucun avantage à cet égard ;
- l'éthanol ligno-cellulosique produit à partir d'herbes et de bois ouvre des perspectives potentiellement beaucoup plus intéressantes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'étude relève en outre les bonnes performances, en la matière, de l'éthanol produit de lactosérum et des biocarburants produits à partir d'huiles végétales recyclées. Les autres carburants dont l'intérêt est indiscutable en termes d'émissions de GES (réduction supérieure de plus de 50 pour cent par rapport à l'essence ou au diesel) sont les suivants : éthanol de canne à sucre brésilienne, éthanol de sorgho canadien et éthanol de betterave sucrière. Les biodiesels produits à partir de soya des États-Unis, d'huile de palme de Malaisie et de colza de Suisse donnent également d'assez bons résultats, avec des émissions de GES de 30 à 40 pour cent inférieures à celles du diesel conventionnel. D'après l'étude, le biodiesel extrait du colza dans l'Union Européenne affiche des performances moins bonnes (100 pour cent EM de colza RER dans la Figure 3).

### **3.1. Incertitudes**

Les discussions tenues lors de la Table Ronde ont confirmé qu'il subsistait de nombreux points d'interrogation quant au bilan énergétique des biocarburants et aux émissions de GES pour l'ensemble de leur cycle de vie. La plupart de ces incertitudes se rapportent à la production de matières de base, alors que la transformation de ces dernières en carburant, beaucoup mieux maîtrisée, est plus facilement mesurable.

La quasi-totalité des biocarburants sont actuellement produits sur des terres fertiles, et peuvent donc rivaliser avec d'autres productions agricoles. De l'avis de nombreux participants à la Table Ronde, les incertitudes concernant les gaz à effet de serre émis par ce type de biocarburant sont telles qu'il est impossible de tirer des conclusions fermes quant aux avantages et aux inconvénients qu'ils présentent sur le plan climatique.

D'autres participants sont parvenus à la conclusion que ces importants éléments d'incertitude ne portent que sur quelques paramètres (principalement les modifications dans l'affectation des sols et les émissions d'oxyde nitreux) et que les fourchettes d'émissions sont tout à fait quantifiables. Selon eux, pour ce qui concerne les biocarburants dont l'intérêt est limité en termes d'émissions de GES (comme l'éthanol de maïs), les incertitudes suffisent pour affirmer que ces émissions pourraient bien en fait s'avérer supérieures à celles de l'essence. Toutefois, la plupart des biocarburants permettent une réduction nette de ces émissions, même si elles restent parfois limitées.

Une étude récente de Tad Patzek, s'appuyant sur une estimation de l'impact des modes classiques de culture du maïs aux États-Unis, observe que les émissions causées par l'oxydation de l'humus dans des sols érodés par le vent pourrait être la deuxième composante des émissions liées à la production d'éthanol de maïs, après celles du carburant employé pour le processus de bioraffinage (Patzek 2007). De nouvelles recherches scientifiques seront indispensables, afin de disposer de chiffres propres aux autres cultures et pratiques agricoles. Le recours à de nouvelles cultures et à de nouvelles méthodes pourrait limiter considérablement les émissions de GES, ainsi que d'autres effets sur l'environnement.

L'écart entre les émissions de gaz à effet de serre les plus élevées et les plus faibles dans les analyses de Farrell et de l'équipe ERG s'explique en grande partie par les différences supposées dans les quantités de chaux utilisées pour la culture du maïs ; les auteurs ont d'ailleurs souligné que les données disponibles sur ce point étaient très médiocres.

Les incertitudes qui ressortent de l'analyse des émissions de GES produites par les carburants pendant leur cycle de vie concernent essentiellement l'évolution des modes d'exploitation des sols. Les changements liés à la production de biocarburants peuvent modifier considérablement la proportion de carbone dans la biomasse et dans le sol. Il est vrai que les niveaux de carbone sont très variables, mais les sols des forêts, des marécages et des prairies en contiennent sensiblement plus, de manière générale, que les terres agricoles normales (Delucchi 2006). Convertir des forêts ou des prairies en terres agricoles dans le but de cultiver des plantes transformables en biocarburants peut donc provoquer des émissions de carbone équivalentes à plusieurs décennies d'utilisation de carburants fossiles.

Autre source majeure d'incertitude : le volume d'oxyde nitreux ( $N_2O$ ) rejeté par les sols cultivés ou produit indirectement par l'application d'engrais, qui peut représenter jusqu'à 50 pour cent du total des émissions de GES dues à la production de certains biocarburants, en équivalents  $CO_2$ . Selon un rapport établi récemment pour l'Agence allemande de l'environnement, mais non publié, lorsque les émissions de  $N_2O$  sont prises en compte, le biocarburant produit à partir du colza en Allemagne émet trois fois plus de GES que le diesel conventionnel. Mark Delucchi, de l'Université de California Davis, est parvenu à des résultats similaires pour le biodiesel de soya produit aux États-Unis (Delucchi 2006).

Les pratiques agricoles jouent un rôle déterminant en matière de GES, le choix de « bonnes » ou de « mauvaises » pratiques pouvant suffire à faire pencher la balance du côté positif ou négatif. La nature des sols a également son importance. On estime que les sols cultivés riches en humus, majoritaires dans le Nord de l'Europe, produisent des émissions de gaz à effet de serre une centaine de fois supérieures à celles des terres plus minérales qui caractérisent l'Espagne ou les principales zones de culture de canne à sucre au Brésil. Le rendement des terres a aussi des conséquences non négligeables sur le bilan énergétique et les émissions de GES des biocarburants au cours de leur cycle de vie.

### 3.2. Impact sur l'écosystème

L'utilisation de déchets comme matière première pour la production de biocarburants permet d'éviter un grand nombre de problèmes liés à la culture de plantes spécifiquement destinées à cette production. Dans le même temps, la plupart des déchets agricoles s'accompagnent d'un coût de substitution et l'agriculture durable préfère les rendre à la terre, afin de conserver la teneur en matière organique. Dans l'état actuel des choses, les pratiques agricoles entraînent une baisse rapide des niveaux d'humus dans de nombreuses régions du monde. L'extraction de paille, de lisier ou de toute autre biomasse en vue d'une production à très grande échelle de carburants ligno-cellulosiques risquerait, suivant les quantités de résidus prélevées, d'accentuer encore cette tendance.

Lorsque la gestion des quantités excessives de lisier produites par l'agriculture intensive devient problématique, la conversion en biocarburant présenterait des avantages, encore qu'il soit difficile de faire une comparaison avec les résultats que donnerait une agriculture moins intensive. De façon plus

générale, on pourrait s'attendre à ce que la transformation en biocarburants de déchets qui, autrement, seraient déversés dans des décharges bénéficie à l'environnement, puisque les décharges adaptées ne sont pas suffisamment nombreuses.

Les participants à la Table Ronde ont abordé brièvement la possibilité d'utiliser, pour la production de matières de base transformables en biocarburants, des terrains dégradés que les exploitants n'utilisent généralement plus à des fins agricoles. Cette pratique n'est guère répandue actuellement ; lorsque des sols abîmés ont effectivement été convertis à la production de biocarburants – comme certaines terres concernées par le Programme de mise en réserve des terres fragiles (*Conservation Reserve Program*) aux États-Unis – ce sont généralement des cultures traditionnelles, comme le maïs, qui ont été retenues, causant tous les problèmes évoqués précédemment. Des solutions de remplacement ont été proposées, afin de mettre en place des cultures pérennes qui permettraient de rétablir la qualité des sols et d'y piéger le carbone tout en produisant des biocarburants, grâce à l'utilisation d'espèces existantes comme l'herbe de prairie ou de plantes génétiquement modifiées transformables en biocarburants (par exemple : herbe à éléphant, ou *miscanthus*). De telles approches n'ont pas encore fait leurs preuves ; elles ne permettraient qu'une production limitée de biocarburants, en raison du rendement relativement faible de ces sols et de ces matières de base.

Le classement de la quasi-totalité des biocarburants dans la catégorie des énergies « renouvelables » a été fondamentalement contesté. En effet, la transformation de la biomasse en carburant nécessite de prélever de la matière dans les écosystèmes naturels (lorsque ce sont des plantes ou des arbres sauvages qui sont convertis), de remplacer un écosystème par des cultures ou d'intensifier la production d'une exploitation agricole existante. Le résultat net, comme pour de nombreuses exploitations modernes, implique donc la destruction d'écosystèmes, une perte de biodiversité et un appauvrissement des écosystèmes des terres modifiées : autant de dégradations irréversibles, sauf à se placer dans une perspective géochronologique. Tout accroissement de la production de biomasse s'accompagnerait d'une consommation de ressources impossibles à remplacer. Même avec les niveaux actuels de production de biocarburants, ces pertes ne sont pas anodines. Dans une optique à très long terme, on a fait remarquer que la production de biocarburants à grande échelle n'était pas « durable » et que les biocarburants ne pouvaient être considérés comme « renouvelables » (voir Patzek 2007a pour un examen plus approfondi de cette question). Il en va naturellement de même du caractère « renouvelable » de nombreux produits alimentaires.

#### **4. SUBVENTIONS, RENTABILITÉ DES POLITIQUES D'AIDE AUX BIOCARBURANTS ET RÉPERCUSSIONS INDIRECTES SUR L'ÉCONOMIE**

Le débat a été lancé par un exposé de Ron Steenblik, Directeur de recherche pour le projet « *Global Subsidies Initiative* » de l'Institut international du développement durable, qui a examiné notamment :

- le volume et la portée des subventions ;
- les perspectives de viabilité commerciale compte tenu des prix du pétrole et des matières de base ;



- les interactions des marchés et l'impact des subventions aux biocarburants sur le marché des produits alimentaires et des matières premières destinées à l'alimentation animale.

Il a d'abord fait observer que l'on pourrait sans doute se dispenser d'une évaluation complexe et coûteuse des performances des biocarburants en vue de leur certification, si ces derniers ne bénéficiaient pas de subventions toujours plus importantes, et si l'on s'abstenait de fixer des objectifs quantitatifs pour leur production. Les biocarburants actuellement produits sans aides publiques directes ou indirectes sont rares, voire inexistantes.

Aux États-Unis, le dégrèvement fiscal accordé par l'Administration fédérale en fonction du volume de production de biocarburants devrait coûter quasiment 4 milliards d'USD au contribuable en 2007 (Tableau 1), soit l'équivalent d'un tiers des 12 milliards que représenteront en principe les subventions agricoles de cette année. Les crédits d'impôts octroyés au plan fédéral pour encourager les biocarburants pourraient passer à 16 milliards d'USD, si le Congrès américain adopte la proposition de l'Administration Bush de porter à 132 milliards de litres, d'ici à 2017, l'objectif de production annuelle de combustibles de substitution (Figure 4).

Dans l'Union Européenne, on estime que la réduction des droits d'accise sur les biocarburants a représenté un manque à gagner fiscal d'environ 3 milliards d'euros (4 milliards d'USD) en 2006, contre 1.8 milliard d'euros en 2005 (Kutas *et al.*, 2007).

Tableau 1. **Estimations concernant les principales exonérations fiscales accordées aux biocarburants aux États-Unis en 2007**  
(milliards d'USD)

	Allègements fiscaux accordés aux « mélangeurs » par l'État fédéral (manque à gagner fiscal dû à l'allègement des droits d'accise en fonction du volume de production)	Crédits d'impôt accordés aux petits producteurs au niveau fédéral	Exonérations de droit d'accise sur les carburants au niveau des États	Total
Éthanol	3.2	0.1	0.2	3.5
Biodiesel	0.5	0.1	0.1	0.7
<b>Total</b>	<b>3.7</b>	<b>0.2</b>	<b>0.3</b>	<b>4.2</b>

Source : Koplow, 2007.

Tableau 2. **Estimations concernant les principales exonérations fiscales dans l'Union Européenne**

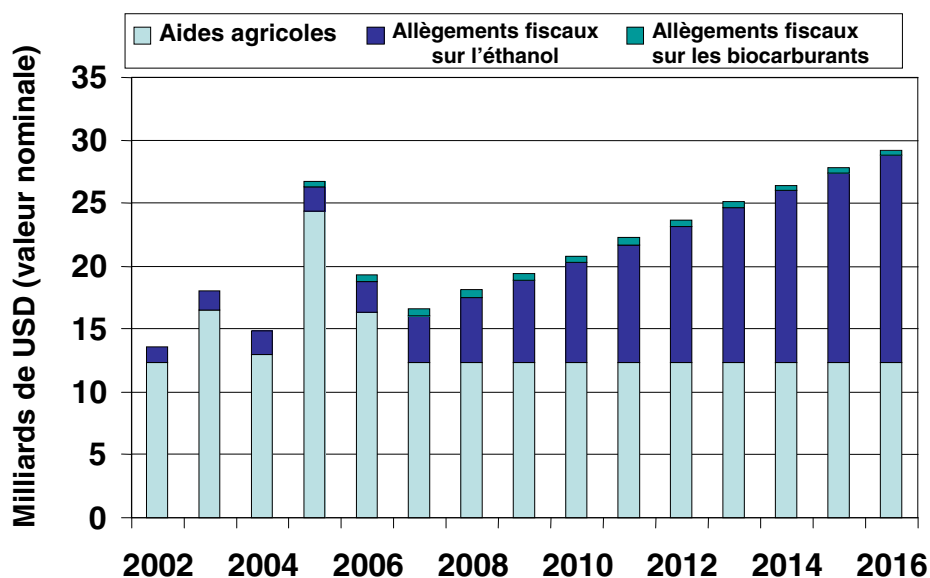
(Exonérations de droit d'accise – manque à gagner fiscal)

	2005		2006	
	Milliards d'euros	Milliards d'USD	Milliards d'euros	Milliards d'USD
Éthanol	0.5	0.7	0.8	1.2
Biodiesel	1.3	1.8	2.1	3.0
<b>Total</b>	<b>1.8</b>	<b>2.5</b>	<b>3.0</b>	<b>4.1</b>

Notes : Euros en prix courant. Conversion des euros en dollars au taux interbancaire en vigueur le 12 septembre 2007.

Source : Kutas *et al.*, 2007.

Figure 4. **Aides à l'agriculture et allègements fiscaux sur les biocarburants aux États-Unis : prévisions**



Note : Projection basée sur l'objectif fixé par l'Administration Bush (35 milliards de gallons, ou 131 milliards de litres d'éthanol) pour 2017, en supposant que les aides agricoles demeurent constantes en valeur nominale ; la forte hausse du montant des subventions en 2005 était due aux mesures de soutien des prix et aux paiements compensatoires suscités par l'effondrement du prix des cultures suite au passage de l'ouragan Katrina.

Source : Établi par Ron Steenblik, de la *Global Subsidies Initiative*, pour les besoins du présent rapport.

Pour l'ensemble de l'OCDE, M. Steenblik estime que l'ensemble des mesures de soutien aux biocarburants représentera de 13 à 15 milliards d'USD en 2007.

Il existe des moyens beaucoup moins onéreux d'économiser le carburant et de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans le domaine des transports et dans d'autres secteurs de l'économie. En faisant abstraction des cas où l'utilisation de l'éthanol augmente les émissions de GES au lieu de les réduire, on a estimé que les mesures de soutien à ce carburant coûtaient 520 USD (soit 390 euros) pour les GES non émis grâce à la production d'éthanol dans les usines américaines les plus performantes<sup>3</sup>. Le coût de la réduction des GES dépasse 10 000 USD par tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> (7 400 euros) dans l'hypothèse d'une production d'éthanol dans l'Oregon à partir de matières premières acheminées depuis le Middle West. Il est inconcevable, à de tels niveaux de coût, que le recours aux analyses du cycle de vie afin d'améliorer même les meilleures usines américaines de production d'éthanol et les méthodes de production de maïs puissent faire de l'éthanol un outil de réduction des GES plus rentable que d'autres solutions, comme les aides à l'efficacité énergétique des véhicules.

Il en va de même, d'après les travaux menés dans le cadre de la *Global Subsidies Initiative* (Kutas *et al.*, 2007), pour les biocarburants produits en Europe, bien que les réductions de GES soient nettement plus importantes que celles permises par l'éthanol de maïs américain. S'agissant de l'éthanol issu de la betterave sucrière en Europe, on estime que le coût des subventions par tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> non émise se situe entre 450 et 620 euros ; pour le biodiesel produit à partir du colza, le coût est compris entre 750 et 990 euros, et il avoisine 270 euros (370 USD) pour le biodiesel dérivé d'huiles alimentaires usagées.

Tableau 3. **Coût des mesures d'atténuation de l'effet de serre : subventions par tonne d'équivalent CO<sub>2</sub>**

Performance moyenne	Euros par tonne d'éq. CO <sub>2</sub>	USD par tonne d'éq. CO <sub>2</sub>
États-Unis – éthanol de maïs	390	520
UE – éthanol de betterave sucrière	450 - 620	610 – 840
UE – éthanol de colza	750 - 990	1 000 - 1 340

*Note :* Conversions aux taux interbancaires en vigueur le 7 septembre 2007.

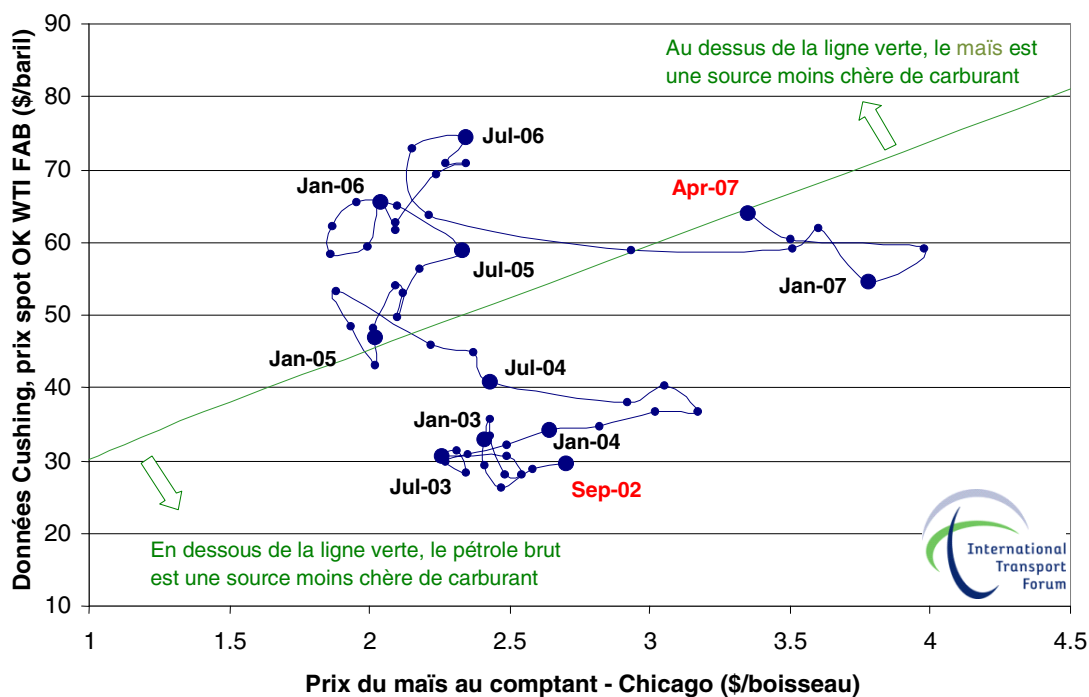
*Sources :* Koplow 2007 ; Kutas *et al.*, 2007.

Les aides aux biocarburants constituent un moyen extrêmement coûteux de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, la subvention implicite que représente l'exonération de droit d'accise sur le biodiesel de 0.70 euro par litre en Allemagne correspond à une aide de 10 000 euros (13 000 USD) par véhicule sur la base du nombre moyen de kilomètres que parcourt une voiture sur l'ensemble de sa durée de vie. Si ce montant était investi dans l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, la consommation moyenne pourrait s'en trouver réduite de façon très spectaculaire.

Dans certains cas, les aides à la production de biocarburants dépassent nettement le prix du carburant fossile auxquels ils se substituent. La Pennsylvanie, par exemple, envisage pour le biodiesel des subventions qui, associées aux aides fédérales, représenteraient 2.37 USD par gallon, alors que le prix avant impôt du gazole d'origine minérale s'élève approximativement à 2.00 USD par gallon. Les carburants fossiles bénéficient eux aussi de subventions, mais les montants par unité produite sont

moins élevés. Dans les pays de l'OCDE, des allègements fiscaux encouragent la production pétrolière, mais leur impact sur le prix à la pompe reste limité. (Ce sont principalement les pays membres de l'OPEP, ainsi que quelques pays à faible revenu, qui subventionnent les carburants).

Figure 5. Impact des prix du maïs et du pétrole brut sur la compétitivité de l'éthanol de maïs et de l'essence



*Data sources* : Ministère de l'Agriculture des États-Unis (prix du maïs) ; Energy Information Administration (prix du pétrole) ; *Break even line*, Tyner 2007.

La production de denrées alimentaires et de fibres reçoit également des subventions généreuses dans de nombreux pays, mais les aides à la production de biocarburants sont particulièrement mal structurées, sans plafond ni prise en compte des performances. On pourrait s'attendre à ce que l'objet de ces aides consiste à rendre les biocarburants compétitifs face aux produits pétroliers ; elles ne sont pourtant que rarement liées au prix du pétrole, et sont maintenues même lorsque ce prix atteint des niveaux susceptibles de rendre les biocarburants compétitifs. Il a été souligné qu'en France, les subventions accordées aux biocarburants sont désormais calculées sur la base d'un prix de 30 USD le baril de pétrole. Le baril ayant atteint 60 USD, le contribuable verse à l'industrie des biocarburants des montants considérables. Si les subventions d'équipements destinées à faciliter la construction de bioraffineries peuvent être suspendues assez facilement, les aides à la production s'avèrent toujours très difficiles à réformer.

Peu de marchés ont été faussés dans les mêmes proportions que celui des biocarburants par l'intervention des pouvoirs publics. Par ailleurs, les aides à la production de biocarburants rendent plus légitimes les demandes de subventions concernant d'autres carburants de substitution. Certains

responsables politiques américains, désireux de voir s'installer dans leur État de nouvelles usines de liquéfaction du charbon, plaident en faveur d'une subvention sous forme d'un crédit d'impôt (0.51 USD par litre) équivalent à celui dont bénéficie actuellement l'éthanol. Deux projets de loi ont été présentés au Congrès -- puis rejetés -- en juin 2007, dans le but d'instaurer un système d'aide analogue pour la production de carburants dérivés du charbon liquéfié. Cette démarche s'appuie sur la logique selon laquelle tous les carburants présentant les mêmes avantages pour l'environnement ou la sécurité énergétique devraient être subventionnés de la même façon. Ce type de raisonnement induit la multiplication des subventions. Une simple augmentation des droits d'accise, proportionnelle à la teneur en carbone des carburants, constituerait un moyen plus direct, plus limitatif et plus transparent d'encourager le développement des carburants à faible teneur en carbone.

De l'avis de certains, le cas du Brésil prouve que l'octroi de subventions peut être temporaire. La production d'éthanol brésilien est tout près du seuil de viabilité commerciale. Toutefois, ainsi que l'explique en détail le document préparé par M. de Almeida, ce produit est exonéré du droit d'accise sur les carburants, voire même de TVA dans les États producteurs de canne à sucre. La production ne serait pas viable sans ces avantages fiscaux. Le coût annuel de ce soutien représente environ 1 milliard d'USD.

L'idée que la production conventionnelle d'éthanol exige le même soutien qu'une industrie naissante est difficilement acceptable, dans la mesure où le mode de production est identique à celui de la fermentation des céréales utilisées pour la fabrication de la bière ou d'autres boissons alcoolisées, un processus exploité commercialement depuis des milliers d'années. Par ailleurs, les États-Unis produisent depuis vingt ans de l'éthanol qui sert ensuite à la fabrication de carburants. La nécessité d'encourager l'énergie éolienne avec des subventions de type « industrie naissante » a été soulignée, car le seuil de viabilité commerciale n'est plus très éloigné. Il semble toutefois que l'évolution aille en sens inverse dans le cas des biocarburants : le prix de la terre augmente, tout comme celui des céréales, dont la production a justement bénéficié de subventions.

D'aucuns ont estimé que le manque de produits de substitution pour les hydrocarbures liquides utilisés dans les transports justifiait un soutien particulier aux biocarburants ; ce point de vue n'a cependant pas recueilli l'ensemble des suffrages, car il est désormais possible, pour un coût bien moindre, de réduire fortement les émissions de CO<sub>2</sub> et d'économiser du pétrole dans d'autres secteurs. En outre, il est de toute évidence beaucoup moins efficace de transformer la biomasse en molécules hydrocarbonées complexes que de la brûler à des fins de chauffage ou pour produire de l'électricité.

Les aides à la production de biocarburants obéissent à trois objectifs stratégiques :

- réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- amélioration de la sécurité énergétique ;
- promotion des emplois ruraux.

D'autres moyens peuvent contribuer davantage à atteindre ces objectifs, pour un coût nettement moins élevé : promotion de l'efficacité énergétique, élaboration de stratégies de gestion de la demande dans le domaine des transports, soutien direct des revenus agricoles.

L'expérience a prouvé que les aides à la production ne contribuaient guère à la mise en œuvre de politiques sociales dans le secteur agricole : la quasi-totalité des avantages, en effet, profite aux grandes sociétés agro-industrielles plutôt qu'aux ouvriers ou aux petits exploitants qu'elles sont censées aider. Il en va de même avec la production de biocarburants, assurée pour l'essentiel par de grosses entreprises.

S'agissant de la sécurité énergétique, la volatilité des prix est généralement un bon indicateur des problèmes liés à la sécurité des approvisionnements. Les prix flambent en cas de pénurie, pour s'effondrer en période de surabondance. Les prix des céréales connaissent des fluctuations plus fortes que ceux du pétrole, notamment parce que les cultures sont tributaires des conditions météorologiques. Dans l'hypothèse même où la totalité des terres cultivables seraient converties à la production de biocarburants, la sécurité énergétique n'en serait pas garantie pour autant et la volatilité des prix pourrait s'en trouver accrue.

Accorder des subventions aux biocarburants peut revenir, du fait de leur coût élevé, à détourner des ressources qui auraient pu contribuer à l'amélioration de mesures d'efficacité beaucoup plus intéressantes en termes de réduction des GES. Globalement, le niveau et la structure actuels de ce soutien vont plutôt à l'encontre de la mise en œuvre de tous types d'objectifs stratégiques.

## **5. CARBURANTS DE DEUXIÈME GÉNÉRATION – PERFORMANCES ET POTENTIEL**

Un débat s'est engagé suite à l'exposé de Mme Birgitte Ahring, de l'Université technique du Danemark, fondatrice de la société BioGasols Company, qui produit de l'éthanol ligno-cellulosique à partir d'une usine pilote danoise. Les points suivants étaient abordés dans cet exposé :

- performances énergétiques, par matière de base et par processus ;
- performances économiques à ce jour ;
- structure des subventions ;
- performances et échelle de production à partir de déchets et de cultures « énergétiques ».

Des usines pilotes d'éthanol ligno-cellulosique sont en cours de mise en place au Danemark : la production devrait démarrer d'ici un an ou deux, au rythme annuel de 10 millions de litres environ pour chacune d'elles. Ces entreprises seront conçues de manière à pouvoir utiliser plusieurs sortes de matières premières, plutôt que de produire du carburant à très faible coût. La prochaine génération de petites usines entièrement équipées, d'une capacité de quelque 70 millions de litres par an, est prévue approximativement pour 2010. Les unités de production à vocation pleinement commerciale seront encore plus importantes – à peu près 100 millions de litres par an – et devraient atteindre le seuil de rentabilité avec un prix de 35 USD par baril de pétrole. Mme Ahring prône néanmoins, dans son document, le maintien des aides à la production.

Selon l'exposé, les frais d'investissement des usines d'éthanol ligno-cellulosique sont supérieurs d'environ 50 pour cent à ceux des unités de production d'éthanol conventionnel ; le facteur essentiel à la viabilité commerciale reste cependant le coût des matières provenant de la biomasse. Le principal

ingrédient de base au Danemark sera la paille, en dépit de son prix relativement élevé (85 USD/tonne) ; différentes matières de base devraient cependant être utilisées par la suite, entre autres : vieux papiers, ordures ménagères et fibres résiduelles de lisier de porc. La possibilité de ne pas envoyer les détritiques à la décharge peut s'avérer particulièrement intéressante dans un contexte où les quantités d'ordures ménagères augmentent rapidement. La production de carburants à partir de certains types de déchets réduit à zéro l'impact négatif de l'exploitation des terres sur l'environnement, mais les quantités d'éthanol qui pourraient être produites à partir de ces matières restent à évaluer.

La grande diversité des matières premières susceptibles d'être transformées en éthanol ligno-cellulosique se traduit par des résultats très variables en matière de GES sur l'ensemble du cycle de vie. La probabilité d'obtenir des résultats positifs est meilleure qu'avec l'éthanol conventionnel. S'agissant des usines danoises utilisant la paille, on attend une réduction des émissions de 80 pour cent par rapport à l'essence. On ne dispose pas de chiffres concernant le coût par tonne de CO<sub>2</sub> évitée.

Les investissements relativement substantiels nécessaires à la production d'éthanol ligno-cellulosique supposent la réalisation d'importantes économies d'échelle. Il faudra donc vraisemblablement prévoir, pour assurer la viabilité commerciale du processus, de grandes usines capables de traiter de gros volumes de biomasse. Par conséquent, soit de grandes quantités de matières premières devront être disponibles au plan local, soit il faudra les transporter sur de longues distances jusqu'à l'unité de production. C'est ce qui se passe avec les cultures à faible rendement, comme le panic, qui pousse sur des sols peu productifs. Le transport des matières de base a cependant un coût financier et énergétique, et aggrave sérieusement les émissions de GES liées à ce mode de production de l'éthanol. Il faudrait, afin de produire des quantités d'éthanol suffisantes pour satisfaire plus de 1 ou 2 pour cent des besoins en carburant dans le secteur des transports, des plantations à grande échelle de cultures dédiées sur des sols raisonnablement fertiles. Les rendements par hectare en éthanol dérivé de matières ligno-cellulosiques sont plus élevés que ceux de la production d'éthanol selon des méthodes conventionnelles, car une part plus importante des matières de base est convertie en carburant. Le choix de ce mode de production pourrait donc limiter la pression exercée sur les ressources foncières, avec cependant des coûts plus élevés.

Les drèches de distillerie, co-produit des unités de production d'éthanol conventionnelles, pourraient servir de matière de base à la production ligno-cellulosique (bien que leurs 30 pour cent de protéines et 9 pour cent de matière grasse en fassent plutôt un aliment intéressant pour les animaux) et contribuer à accroître de 20 pour cent la production globale d'éthanol au sein d'un système intégré. Selon Mme Ahring, la transformation de bagasse en éthanol au Brésil permettrait de concurrencer l'essence sans recourir à des allègements fiscaux. Il a été souligné qu'en Australie, la canne à sucre est choisie comme matière de base pour ses feuilles ; le brûlage<sup>4</sup>, en revanche, est moins pratiqué afin de conserver de plus grandes quantités de bagasse.

Une fois encore, un certain nombre de questions ont été soulevées quant au bilan énergétique et matériel de la récupération de certains déchets pour en faire de l'éthanol. Au Brésil, la bagasse sert généralement à l'alimentation des chaudières utilisées pour la distillation de l'éthanol ; la co-production d'éthanol, en utilisant la bagasse pour fabriquer de l'éthanol ligno-cellulosique, sacrifierait les recettes de la vente d'électricité au réseau tout en faisant appel à d'autres combustibles (fossiles) pour fournir la chaleur et l'électricité nécessaires. Quant à la paille, normalement réintroduite dans les sols, son utilisation en grandes quantités pour produire de l'éthanol serait préjudiciable à la qualité de la terre.

Il semblerait que l'avenir reste incertain en ce qui concerne les possibilités d'exploitation commerciale de la première usine-pilote au monde pour la production à grande échelle d'éthanol ligno-cellulosique -- l'usine Iogen, au Canada. Certains ont évoqué le risque qu'une entreprise pionnière comme celle de Iogen ne s'avère pas concluante à long terme. Plusieurs petites sociétés privées s'emploient à mettre au point de nouvelles enzymes susceptibles de réduire les coûts, et le coût des enzymes elles-mêmes évolue à la baisse. Les États-Unis mettent actuellement à l'épreuve une technique qui consiste à introduire des algues dans des réservoirs contenant du dioxyde de carbone provenant de centrales alimentées par des combustibles fossiles. Sans éliminer le CO<sub>2</sub>, cette méthode permet tout de même une production supplémentaire d'énergie par photosynthèse. La prudence a été recommandée quant à la possibilité de voir la bio-ingénierie améliorer radicalement l'efficacité de la production de biocarburants. Si les enzymes se sont montrées plus performantes que les catalyseurs chimiques en termes de sélectivité, c'est au détriment de la rapidité et de l'efficacité thermique, pour lesquelles les catalyseurs conservent l'avantage.

Les subventions modestes aux innovations techniques sont jugées utiles dans l'ensemble, puisqu'elles contribuent à soutenir la recherche sur des carburants de deuxième génération faisant appel à des technologies novatrices. Pourtant, certains de ces biocarburants se révèlent contre-productifs. La transformation de bois en liquides par le processus de liquéfaction de la biomasse présente un taux d'efficacité de 50 pour cent, alors que brûler le bois directement dans une chaudière puissante permet d'atteindre un taux de 80 pour cent ; 30 pour cent de la teneur énergétique du bois est perdue s'il est liquéfié plutôt que brûlé. Le remplacement du fioul par le bois pour le chauffage industriel et domestique permettrait de disposer d'un carburant pour moteurs diesel quatre fois plus efficace qu'un biocarburant.

D'autres carburants pourraient éventuellement être produits au moyen de technologies de deuxième génération, comprenant d'autres alcools (par exemple : le biobutanol), des hydrocarbures et de l'hydrogène. Ces solutions de remplacement n'ont pas été examinées en détail lors de la Table Ronde ; différentes options devront toutefois être étudiées.

## **6. POSSIBILITÉS D'EXPORTATION DE L'ÉTHANOL BRÉSILIEN**

C'est M. Edmar de Almeida, de l'Institut d'Économie de l'Université fédérale de Rio De Janeiro, qui lance la discussion, plus particulièrement sur les points suivants :

- résultats de la production actuelle ;
- questions environnementales ;
- volume potentiel des exportations ;
- conséquences de l'augmentation de la production en vue d'une exportation en matière d'énergie, d'environnement et de performances économiques ;
- commerce et obstacles aux échanges.



Dans son document, M. de Almeida analyse de manière approfondie les performances de l'éthanol et du biocarburant brésiliens ; il s'intéresse notamment au bilan énergétique et à celui des émissions de CO<sub>2</sub>, à l'évaluation quantitative des subventions, et aux conséquences directes et indirectes de la production de biocarburants sur l'environnement. Le débat porte principalement sur l'éthanol, ce qui illustre l'importance relative de l'éthanol et des biocarburants au Brésil.

D'après les études les plus complètes menées sur l'éthanol au Brésil, sous la conduite de M. de Macedo, l'éthanol dérivé de la canne à sucre permet une diminution des GES de 30 à 80 pour cent par rapport à l'essence, suivant le degré d'efficacité de la production de matières premières et du fonctionnement des usines (les performances se situent d'ailleurs, la plupart du temps, dans la partie supérieure de la fourchette). Ayant examiné attentivement les publications consacrées à ce sujet, M. Almeida peut confirmer que l'éthanol brésilien donne de meilleurs résultats, sans toutefois être en mesure d'évaluer l'ensemble des incertitudes évoquées précédemment concernant ces estimations. L'éthanol brésilien présente les avantages suivants :

- le sucre est une matière de base plus intéressante que l'amidon (de céréale), ce dernier devant d'abord être broyé dans du sucre avec des enzymes avant de fermenter, ce qui nécessite de la chaleur ;
- l'utilisation de la bagasse (résidu de canne à sucre) pour produire de la chaleur et de l'électricité industrielles permet d'éviter l'emploi de carburants fossiles ;
- la cogénération d'un surplus d'électricité, qui sera ensuite vendu au réseau, améliore à la fois les bilans financier et énergétique ;
- quelques-uns au moins des sols utilisés pour la culture de la canne à sucre au Brésil sont pauvres en matières organiques et libèrent peu de N<sub>2</sub>O et de CO<sub>2</sub> pendant leur exploitation ;
- les plantations de canne à sucre sont rarement irriguées au Brésil, ce qui réduit la nécessité de pomper de l'eau et, partant, allège la pression sur les ressources aquifères ;
- la main-d'œuvre agricole est bon marché, ce qui facilite les bonnes performances financières ;
- la poursuite de recherches financées par l'État dans le domaine de la sélection des plantes a amélioré le rendement de façon sensible, une tendance qui devrait se poursuivre.

Le prix de l'éthanol a toujours été étroitement lié à celui du sucre, en raison de la facilité avec laquelle les producteurs peuvent passer de l'un à l'autre. Toutefois, les augmentations du prix du pétrole tirent vers le haut celui de l'éthanol, car les deux sont de plus en plus liés.

Peu de documents traitent des effets indirects potentiels que la culture de la canne à sucre, dont l'expansion entraîne la délocalisation de certaines cultures, peut avoir sur les émissions de GES. Ces effets sont probablement bien réels, du fait des interconnexions entre les marchés fonciers. Le développement des plantations de canne à sucre sur des terres précédemment réservées à d'autres cultures instaurera une pression en faveur d'une production plus intensive de ces plantes ou de leur culture sur des terres vierges en d'autres endroits du monde si la demande reste inchangée.

Plusieurs facteurs viennent compliquer la situation. Les nouvelles plantations de canne à sucre au Brésil se substituent à l'élevage intensif de bétail, associé à une érosion généralisée des sols. Dans ces conditions, remplacer le bétail par la canne à sucre pourrait réduire les pertes de carbone stocké dans le sol. Autour de Sao Paulo, au cœur même du pays de la canne à sucre, l'élevage se fait parfois à l'intérieur pour permettre à cette culture de s'étendre. Or, les émissions de GES causées par les animaux nourris en étable peuvent, suivant le type de nourriture utilisé, être bien supérieures à celles de troupeaux paissant en liberté. L'impact global du développement de la culture de la canne à sucre

sur les GES reste difficile à déterminer. Il est également possible que certains élevages aient été déplacés vers le Nord, où ils empiètent sur la forêt tropicale. Le principal responsable de la déforestation en Amazonie est l'exploitation du bois, dont la valeur marchande est très élevée. L'élevage, en revanche, rapporte très peu – environ 100 USD par hectare et par an – et s'installe simplement dans les régions dont les ressources en bois ont déjà été exploitées, légalement ou non.

Le lien entre déforestation et production de biocarburants est peut-être plus marqué dans le cas du soja, dont la culture est mieux adaptée aux conditions prévalant dans le Nord du pays et s'étend sur de très vastes superficies. La production de soja a connu un développement rapide ces dernières années en raison d'une demande croissante au plan international. Son expansion n'est pas sans rappeler le développement initial des plantations de canne à sucre, cause d'une déforestation massive voici quelques siècles. Certes, le Gouvernement brésilien a adopté des lois visant à protéger la forêt tropicale amazonienne, mais il est difficile d'en assurer l'application sur les territoires du Nord, vastes et peu peuplés.

Les aides à la production de biocarburants au Brésil avaient au départ pour objectif de fournir des emplois à la main-d'œuvre non qualifiée des zones rurales et de lutter contre la pollution de l'air dans ces régions. (L'éthanol améliore l'indice d'octane dans l'essence sans plomb, ainsi que l'oxygénation des carburants, afin de limiter les émissions de monoxyde de carbone). Bien que la mécanisation des activités réduise peu à peu les possibilités d'emploi dans les plantations de canne à sucre, ce secteur fournit tout de même un million d'emplois, mieux rémunérés que la moyenne des emplois ruraux. Le soutien à la production de biodiesel obéit à des motivations similaires. Le premier objectif consiste à favoriser le développement rural en encourageant une production à petite échelle dans les régions pauvres. Par ailleurs, le biodiesel ne contenant pas de soufre, il peut être mélangé à du diesel conventionnel, afin de réduire les émissions de dioxyde de soufre et de particules, à l'origine des grands problèmes de santé liés à l'environnement que connaissent les principales villes brésiliennes. Aucune analyse n'a cependant cherché à déterminer si les aides aux biocarburants aident efficacement le développement rural.

## 6.1. Commerce de biocarburants

Le débat sur le commerce des biocarburants a fait suite à un court exposé de Ron Steenblik, qui a jugé importante la distinction entre le traitement commercial du biodiesel et celui de l'éthanol. L'Organisation mondiale des douanes classe le biodiesel dans la catégorie des produits chimiques, ce qui lui permet de bénéficier de tarifs douaniers peu élevés. L'éthanol, par contre, est considéré par l'Organisation comme un produit agricole au même titre que la plupart des ingrédients entrant dans la composition de boissons, ce qui l'expose à des droits de douane nettement supérieurs. Les taxes à l'importation varient considérablement entre les différents pays de l'OCDE, de 6 pour cent au Canada à 51 pour cent en Australie (base *ad valorem*). Les États-Unis et l'Union Européenne prélèvent des droits représentant respectivement 23 pour cent et 38 pour cent de la valeur des marchandises. Lors des négociations tenues dans le cadre de l'OMC sur l'accès aux marchés des produits agricoles, la diplomatie commerciale relative aux produits compatibles avec la protection de l'environnement n'a porté que sur le biodiesel ; or, ce dernier ne figure plus désormais sur la liste de tels produits. Les négociateurs sont peu enclins à aborder la question de l'éthanol, convaincus que les demandes se multiplieraient inévitablement en vue de faire bénéficier de nombreux produits agricoles d'un traitement spécial.

Les possibilités d'exportation de l'éthanol brésilien sont fortement limitées par les politiques en matière de taxes douanières. Les deux milliards de litres que le Brésil expédie chaque année vers les États-Unis passent, pour l'essentiel, par les pays d'Amérique centrale et des Caraïbes, afin de bénéficier de l'accord conclu au titre de l'Initiative de la zone des Caraïbes. Un développement important nécessiterait la négociation de tarifs favorables. Certains ont émis l'avis que l'éthanol pourrait contribuer à susciter la réouverture des négociations de l'OMC, actuellement au point mort, mais aucun pays ne semble prêt à modifier sa position actuelle.

## **7. CERTIFICATION – POSSIBILITÉ DE LIER LES POLITIQUES DE SOUTIEN AUX PERFORMANCES**

Des programmes de certification ont été élaborés pour différents produits agricoles et forestiers, afin de distinguer ceux qui respectent un certain nombre de normes environnementales de ceux qui ne le font pas. L'étiquetage des produits alimentaires bio est un exemple fréquemment cité. Certains de ces programmes sont mis en œuvre par les pouvoirs publics, d'autres par des associations de consommateurs ou de producteurs. Tous ont pour but d'instaurer la confiance dans la fiabilité de la caution qu'ils fournissent. Il faut pour cela un système d'assurance de qualité qui définisse les normes à respecter, procède à des inspections dans les exploitations et les usines afin de vérifier la conformité aux normes, et accrédite un certain nombre d'organismes indépendants qui pourront délivrer des certificats attestant que les producteurs concernés satisfont aux critères. La confiance dans l'intégrité de ce système pourra s'appuyer sur le contrôle du Gouvernement, l'engagement de groupes de défense de l'environnement et la mise à disposition du public de rapports sur les inspections et la définition des normes.

Le débat sur la certification l'évaluation des biocarburants a été précédé d'un résumé de la situation en Californie, présenté par M. Alex Farrell, et d'un exposé détaillé de M. Jeremy Woods, de l'Imperial College de Londres, qui a abordé les aspects suivants :

- conception des programmes de certification et d'assurance ;
- impacts sur l'environnement de la culture de la biomasse ;
- programmes nationaux et internationaux de certification ;
- faisabilité et rapport coût-efficacité des audits et inspections.

Les deux interventions ont souligné l'extrême diversité des performances, en termes d'émissions de GES, des différents modes de production de biocarburants. Quelque 130 combinaisons en matière de base à des traitements ont été évaluées à ce jour. Pour n'en citer qu'une, à savoir la production d'éthanol à partir du blé, les recherches révèlent des écarts considérables dans les résultats : de 80 pour cent de réduction des GES par rapport à l'essence à des émissions plus importantes, pour l'ensemble du cycle de vie.

Comme indiqué précédemment, on comprend très mal le rôle du carbone piégé dans la terre. Cela vaut aussi bien pour la teneur en carbone des écosystèmes naturels par comparaison avec les sols cultivés (par exemple : lorsque des tourbières sont nettoyées ou des marécages asséchés pour laisser la place à des cultures transformables en biocarburants) que pour l'impact des différentes techniques

agricoles sur cette teneur en carbone. Il ressort des travaux menés que de bonnes pratiques agricoles peuvent conduire à augmenter la quantité de carbone présente dans les matières organiques, parfois même lorsque les terres concernées sont des pâturages ou des zones de savane. A l'inverse, des méthodes médiocres peuvent entraîner des émissions de GES considérables et des pertes de carbone dans les sols. Ce sont actuellement les pratiques préjudiciables qui dominent, mais les contrôles aux fins de certification sont coûteux. Dans le même temps, la production de biocarburants ne représente à ce jour qu'un mode d'exploitation de la terre parmi d'autres. A mesure que l'on connaîtra mieux les effets du carbone contenu dans les sols sur les émissions de GES, il faudra revoir également les estimations concernant les émissions dues à d'autres formes d'utilisation de la terre.

Le processus de certification est difficile, surtout en raison de l'effort nécessaire à l'obtention d'un consensus sur les méthodologies employées et la validité des résultats.

Malgré les difficultés et les lacunes constatées dans le domaine de la recherche, la certification est essentielle pour que les subventions et les objectifs quantitatifs en matière de biocarburants soient maintenus. Sans elle, les objectifs risqueraient de souffrir d'un nivellement par le bas : il s'agirait alors de produire davantage pour un coût et un investissement en biens d'équipement réduits au minimum, ce qui se traduit généralement par des émissions de GES très élevées. Le premier rôle de la certification consiste à enrayer cette tendance.

Face aux objectifs de l'Union Européenne concernant les biocarburants, le Gouvernement britannique introduira dès avril 2008 l'Obligation d'utilisation de carburants tirés de sources renouvelables (*Renewable Transport Fuel Obligation* - RTFO), aux termes de laquelle les fournisseurs de carburants devront remettre à l'Administrateur du programme des rapports mensuels sur les teneurs en carbone et la durabilité. Ces rapports indiqueront le type et le volume de biocarburant fourni, en précisant la matière de base, les normes environnementales et sociales éventuellement prises en compte pour la culture de cette matière de base, les modifications qui auront pu intervenir dans l'utilisation des sols et l'intensité carbonique du biocarburant en cause. Certains objectifs définissent le niveau de performance que les pouvoirs publics attendent des fournisseurs, mais aucune pénalité ni sanction ne sera appliquée s'il n'est pas respecté. Les entreprises présenteront chaque année un rapport résumant ces informations, qui sera mis à la disposition du public. L'Administrateur publiera lui aussi un rapport annuel évaluant les performances de chaque fournisseur par rapport aux objectifs.

La société E4tech élabore actuellement des orientations techniques, qui donneront aux fournisseurs les informations et les instructions dont ils ont besoin pour être en mesure de se conformer à ces exigences. Les changements directs d'affectation des terres sont pris en compte dans les calculs sur la teneur en carbone ; quant aux changements indirects, qui n'interviennent pas dans le calcul de l'intensité carbonique « du puits à la roue », l'Administrateur en évaluera l'impact potentiel a posteriori et rendra compte au Parlement.

En juin, le Gouvernement britannique a annoncé son intention d'adopter, à compter de 2010, un programme de « récompense » fondé sur les performances des carburants en matière de GES : seuls les biocarburants satisfaisant à des normes de durabilité bien précises pourront bénéficier de mesures d'incitation dès 2011. Les propositions concernant l'adoption d'une RTFO obligatoire mettant l'accent sur l'intensité carbonique, avec des normes minimales en matière de durabilité, suscitent un certain nombre de réserves. Les changements doivent être : compatibles avec les règles de l'Organisation Mondiale du Commerce et les exigences de l'Union Européenne en matière de normes techniques, conformes au cadre d'orientation que la Commission Européenne élabore actuellement dans le contexte de la révision de la Directive sur les biocarburants, soumis à des consultations sur les impacts

économiques et environnementaux et liés à la mise en place appropriée de normes de durabilité concernant les matières de base. La structure du programme devra également tenir compte des propositions formulées dans la Directive sur la qualité des carburants.

Les Pays-Bas ont prévu la mise en place en 2008 d'un système de compte rendu similaire à celui du Royaume-Uni. Des orientations techniques sont en cours d'élaboration (chez Ecofys), aussi proches que possible de celles adoptées par le Royaume-Uni.

Les autorités allemandes ont prévu d'introduire la certification en juin 2007. Bien que retardée, celle-ci devrait être obligatoire sans qu'il soit nécessaire de passer par une longue période de transition durant laquelle les comptes rendus seraient facultatifs. L'Allemagne envisage l'organisation d'ateliers en Asie et en Amérique du Sud, afin de rallier à la cause de la certification les ONG et les collectivités locales, ainsi que les pouvoirs publics et les producteurs de biocarburants.

Plusieurs accords volontaires entre producteurs et ONG environnementales ont permis d'améliorer les méthodes employées pour la production d'huile de palme dans les plantations adultes. Toutefois, ces programmes ont peu de chances d'empêcher efficacement les destructions de forêt vierge au bénéfice de nouvelles plantations destinées à la production d'huile de palme. Les systèmes de certification sont conçus de manière à influencer sur la chaîne d'approvisionnement ; ils ne sont donc guère en mesure de modifier les effets directement liés à la production des matières de base des biocarburants. Bien que la politique de l'Allemagne consiste à ne pas accorder ces certificats aux carburants produits dans des régions répertoriées comme protégées, l'efficacité de sa mise en œuvre reste à déterminer.

La Californie a entrepris d'élaborer une politique visant à réduire l'intensité carbonique des carburants utilisés dans les transports, qui pourrait lier étroitement le soutien aux biocarburants utilisés dans cet État et les émissions de GES (Brandt *et al.* 2007 ; Arons *et al.* 2007). Cette politique exigera la réduction progressive du volume net des émissions de GES (en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par mégajoule) dues aux carburants de transport distribués en Californie. S'il est vrai que d'autres sources d'énergie – par exemple : l'électricité – seront sur les rangs pour satisfaire à cette norme, son impact sur les biocarburants se fera fortement sentir, en partie du fait que l'essence californienne contient déjà quelque 6 pour cent d'éthanol.

La Commission Européenne a proposé un instrument similaire, afin de réduire l'intensité carbonique des carburants de transport, avec un projet de Directive actuellement soumis à l'examen du Conseil Européen et du Parlement Européen. S'il est adopté, ce texte pourrait remplacer les objectifs volumétriques actuels concernant les biocarburants. La Commission s'emploie à définir un cadre pour la certification des carburants, qui sera indispensable à la mise en œuvre d'une réglementation sur l'intensité carbonique.

Il est important de parvenir à un consensus international sur les méthodes de calcul des GES et les normes de production durable pour que le processus de certification puisse peser sur les modes de production des carburants d'importation et ne se limite pas à la fonction de barrière douanière. En outre, les répercussions des différentes techniques agricoles étant relativement mal connues, les critères de durabilité doivent être élaborés avec des experts locaux et non pas simplement transposés à partir des pratiques en vigueur dans d'autres régions. Au vu des coûts de transaction, on peut supposer que, sans mesures complémentaires, les petits exploitants auront plus de mal à approvisionner le marché en raison des contraintes de la certification.

Il a été souligné que l'un des inconvénients possibles des systèmes de certification tenait au fait que, dès lors qu'un producteur remplit les conditions nécessaires, aucun autre incitatif ne l'encourage à améliorer ses performances. Il faut donc que les aides accordées aux carburants certifiés soient liées à une évaluation des émissions de GES pour l'ensemble du cycle de vie, avec les coûts qu'un tel suivi suppose.

Pour résumer, les aspects suivants doivent être abordés lors de l'élaboration des systèmes de certification :

- nécessité d'un accord sur les limites de l'analyse pour le cycle de vie et sur l'approche à adopter pour faire face aux changements d'utilisation des sols ;
- nécessité de recherches plus poussées sur la teneur des sols en carbone et sur les émissions de N<sub>2</sub>O découlant des activités agricoles, afin de limiter les incertitudes scientifiques dans les analyses portant sur le cycle de vie des carburants ;
- nécessité de limiter au maximum l'utilisation de la certification comme barrière aux importations en provenance de pays à faible revenu.

Le coût des différents volets -- certification des processus de production et des pratiques agricoles, contrôles relatifs au respect des normes et recherche d'un consensus entre les parties prenantes quant à l'équité et à l'efficacité de la certification -- ne sont pas anodins et doivent être maîtrisés. L'argument commercial plaide néanmoins sérieusement en faveur d'un processus de certification capable de réduire le risque de voir les subventions encourager la production de matières de base préjudiciables à l'environnement, et de promouvoir la production de biocarburants en fonction des quantités de GES effectivement non émises. Cela est particulièrement vrai pour les pouvoirs publics, tant que le marché des biocarburants continue de dépendre en quasi-totalité des subventions publiques.

## **8. PRODUCTION DE BIOCARBURANTS : PERSPECTIVES**

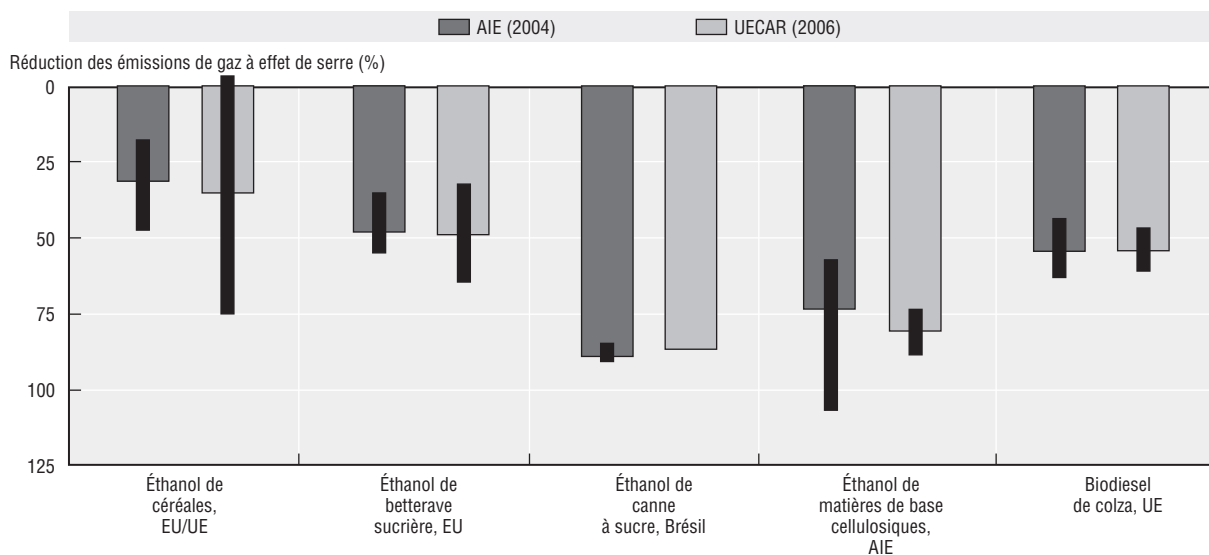
Il ressort des discussions tenues lors de la Table Ronde qu'il n'est guère réaliste de supposer que la production de biocarburants se développera au point de représenter une grande part des approvisionnements en énergie. Par exemple, la projection de l'Université du Texas, selon laquelle les carburants solides et liquides issus de la biomasse couvriraient 25 pour cent des besoins énergétiques des États-Unis d'ici à 2025, exigerait de remplacer par des plantes transformables en biocarburants 50 pour cent de la production totale d'écosystèmes du pays (écosystèmes naturels, mais aussi cultures vivrières et textiles).

Le quatrième rapport d'évaluation (2007) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) concernant les politiques visant à atténuer les changements climatiques entrevoit la possibilité que les biocarburants issus de cultures et de déchets remplacent de 5 à 10 pour cent des carburants utilisés dans les transports routiers d'ici à 2030, le potentiel de réduction nette des émissions de GES allant de 0.6 à 1.5 milliard de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>, et le prix du carbone

pouvant atteindre 25 USD/tonne d'éq. CO<sub>2</sub>. Ces projections se fondent sur des évaluations de l'AIE, de l'EUCAR-CONCAWE-JRC (Figure 6), de General Motors-Argonne General Laboratory (GM-ANL) et de Toyota (voir références).

Au vu des incertitudes énoncées lors de la Table Ronde à propos des estimations du potentiel de réduction des émissions de GES, les prévisions du GIEC doivent être accueillies avec circonspection. Le Groupe d'experts suppose que la production de biocarburants évoluera considérablement, mais les chiffres figurant dans les études examinées par Farrell *et al.* concernant la production d'éthanol de maïs semblent indiquer que des modifications plus radicales seraient nécessaires, avec notamment l'abandon des matières de base actuelles, qui exigent beaucoup de terres, comme le maïs et le blé.

Figure 6. **Réduction des émissions de gaz à effet de serre causées par les biocarburants, du puits à la roue, par rapport aux véhicules utilisant des carburants conventionnels**



Source : IPCC 2007.

A supposer que l'hypothèse du GIEC (biocarburants capables de rivaliser avec le pétrole en 2030) se vérifie, le débat consacré aux aspects économiques des biocarburants lors de la Table Ronde laisse entendre que des milliards de dollars de subventions seront versés dans l'intervalle pour encourager la production de biocarburants, afin d'atteindre les objectifs fixés par l'Union Européenne et les États-Unis, à savoir : couvrir 10 pour cent de la consommation de carburant du secteur des transports avant 2020. Seules de très petites quantités de biocarburants sont actuellement produites sans aide ; et même le secteur le plus performant dans le domaine des biocarburants, la production d'éthanol de canne à sucre au Brésil, a besoin chaque année d'environ 1 milliard d'USD par le biais d'exonérations de droits d'accise et de TVA.

## NOTES

1. Le Conseil Européen a entériné cette proposition, sous réserve que soient élaborées des normes de durabilité, que les biocarburants de deuxième génération deviennent commercialisables et que la Directive sur la qualité des carburants soit modifiée de façon à permettre des taux d'incorporation adéquats.
2. Tout récemment, certains producteurs européens d'éthanol ont introduit la technologie de la membrane semi-perméable en remplacement de la distillation, avec à la clé d'importantes économies d'énergie.
3. Sont prises en compte les différentes aides fournies par l'Administration fédérale et par les États : taxes à l'importation, allègement des droits d'accise en fonction du volume de production, exemption de droits d'accise dans certains États, crédits d'impôt sur les sociétés, subventions d'investissement, etc.
4. Le brûlage facilite la récolte et nettoie les champs des serpents et autres animaux nuisibles.



## RÉFÉRENCES

Ahring, B. (2007), *Biocarburants durables pour le secteur des transports*, in: Forum International des Transports, Biocarburants : Lier les politiques de soutien aux bilans énergétiques et environnementaux, Table Ronde 138, OCDE/FIT, Paris.

De Almeida, E. (2007), *Performances des biocarburants brésiliens : Analyse économique, environnementale et sociale*, in: Forum International des Transports, Biocarburants : Lier les politiques de soutien aux bilans énergétiques et environnementaux, Table Ronde 138, OCDE/FIT, Paris.

Arons *et al.* 2007. *A Low-Carbon Fuel Standard for California Part 2: Policy Analysis*, A. R. Brandt, A. Eggert, A. E. Farrell, B. K. Haya, J. Hughes, B. Jenkins, A. D. Jones, D. M. Kammen, C. R. Knittel, M. Melaina, M. O'Hare, R. Plevin, D. Sperling, Office of the Governor / Air Resources Board, 2007 [www.energy.ca.gov/low\\_carbon\\_fuel\\_standard/](http://www.energy.ca.gov/low_carbon_fuel_standard/)

Brandt *et al.* 2007. *A Low-Carbon Fuel Standard for California Part 1: Technical Analysis*, S. R. Arons, A. R. Brandt, M. Delucchi, A. Eggert, A. E. Farrell, B. K. Haya, J. Hughes, B. Jenkins, A. D. Jones, D. M. Kammen, C. R. Knittel, D. M. Lemoine, E. W. Martin, M. Melaina, J. M. Ogden, R. Plevin, D. Sperling, B. T. Turner, R. B. Williams, et C. Yang, Office of the Governor / Air Resources Board, 2007. [www.energy.ca.gov/low\\_carbon\\_fuel\\_standard/](http://www.energy.ca.gov/low_carbon_fuel_standard/) .

Delucchi 2006. *Lifecycle Analysis of Biofuels*. Delucchi, Mark A. ITS-Davis. Mai 2006. Projet de manuscrit. Publication No. UCD-ITS-RR-06-08. [www.its.ucdavis.edu/people/faculty/delucchi](http://www.its.ucdavis.edu/people/faculty/delucchi).

De Oliveira. *Ethanol as Fuel: Energy, Carbon Dioxide Balances and Ecological Footprint*, Marcelo E. Dias de Oliveira, Buron E. Vaughan and Edward J. Rykiel Jr., Bioscience 55(7), 2005.

EUCAR/CONCAWE/JRC 2006. *Well-to-Wheels Analysis of Future Automotive Fuels and Powertrains in the European Context*, [www.jrc.ec.europa.eu/wtw](http://www.jrc.ec.europa.eu/wtw) .

Farrell *et al.* 2006. *Ethanol Can Contribute to Energy and Environmental Goals*, Alexander E. Farrell, Richard J. Plevin, Brian T. Turner, Andrew D. Jones, Michael O'Hare, Daniel M. Kammen, Science, Vol. 311 no. 5760, 27 janvier 2006.

GM/ANL 2005. *Well-to-Wheels Analysis of Advanced Fuel / Vehicle Systems: A North American Study of Energy Use, Greenhouse gas emissions and Criteria Pollutant Emissions* [www.transportation.anl.gov/pdfs/TA/339.pdf](http://www.transportation.anl.gov/pdfs/TA/339.pdf) .

Graboski *Fossil Energy Use in the Manufacture of Corn Ethanol*, Michael S. Graboski, Colorado School of Mines, prepared for the National Corn Growers Association, 2002.

AIE 2004. *Biocarburants pour le transport : une perspective internationale*, Agence Internationale de l'Énergie, Paris.

GIEC 2007. *Bilan 2001 des changements climatiques : mesures d'atténuation*. Contribution du Groupe de travail III au quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [B. Metz, O.R. Davidson, P.R. Bosch, R. Dave, L.A. Meyer (eds.)], Cambridge University Press, Cambridge, Royaume-Uni et New York, NY, États-Unis.

Jones 2007. *Biofuel Boundaries: Estimating the Medium-Term Supply Potential of Domestic Biofuels*, Andrew D. Jones, University of California Berkeley. Transportation Sustainability Research Center Working paper UCB-ITS-TRSRC-RR-2007-4, août 2007.

Kammen, Daniel M., Alexander E. Farrell, Richard J. Plevin, Andrew D. Jones, Gregory F. Nemet et Mark A. Delucchi (2007), *Impact énergétique des biocarburants et incidences sur l'effet de serre : un cadre d'analyse*, in: Forum International des Transports, Biocarburants : Lier les politiques de soutien aux bilans énergétiques et environnementaux, Table Ronde 138, OCDE/FIT,

Koplow 2007. *Biofuels - At What Cost? Government support for ethanol and biodiesel in the United States 2007 Update*, Doug Koplow (Earth Track), Global Subsidies Initiative, Institut international du développement durable, Genève, à paraître.

Kutas *et al.* 2007. *Biofuels - At what cost? Government support for ethanol and biodiesel in the European Union*, Geraldine Kutas, Carina Lindberg et Ronald Steenblik, Global Subsidies Initiative, Institut international du développement durable, Genève, à paraître.

Patzek. *Thermodynamics of the Corn-Ethanol Biofuel Cycle*, T.W. Patzek, Critical Reviews in Plant Sciences, 23(6), 2004.

Patzek 2007. *A First-Law Thermodynamic Analysis of the Corn-Ethanol Cycle*, Tad W. Patzek, Natural Resources Research, Vol. 15, No. 4, 255-270, 2007.

Patzek 2007a. *Earth, Humans and Energy*, Tad W. Patzek, 2007, University of California Berkeley, à paraître.

Pimentel. *Ethanol Production Using Corn, Switchgrass and Wood; Biodiesel production Using Soybean and Sunflower*, David Pimentel et Tad W. Patzek, Natural Resource Research, 14(1), 2005.

Shapouri. *The Energy Balance of Corn Ethanol: An Update*, Hosein Shapouri, James A. Duffield and Michael Wang, Ministère de l'Agriculture des États-Unis, Agricultural Economic Report No. 814, 2002.

Steenblik, R. (2007), *Aides : Distorsion du bilan économique des biocarburants*, in: Forum International des Transports, Biocarburants : Lier les politiques de soutien aux bilans énergétiques et environnementaux, Table Ronde 138, OCDE/FIT, Paris.

Toyota 2004. *Well-to-Wheel Analysis of Greenhouse gas emissions of Automotive Fuels in the Japanese Context*, Mizuho, Tokyo.

Tyner 2007. *US Ethanol Policy*, W. Tyner, Purdue University, 2007.

Wang. *The Greenhouse gases, regulated Emissions, and Energy Use in Transportation (GREET) Model, version 1.6*, Michael Wang, Transportation Technology R&D Centre, Argonne National Laboratory.

Woods, J. et R. Diaz-Chavez (2007), Certification environnementale *des biocarburants*, in: Forum International des Transports, Biocarburants : Lier les politiques de soutien aux bilans énergétiques et environnementaux, Table Ronde 138, OCDE/FIT, Paris.

Zah *et al.* 2007. *Ecobilan d'agents énergétiques : évaluation écologique de biocarburants*, Rainer Zah, Heinz Böni, Marcel Gauch, Roland Hischier, Martin Lehmann et Patrick Wäger, Empa, Division Technologie et société, St-Gall, Suisse.

**LISTE DES PARTICIPANTS**

Ms Lyn MARTIN Senior Economist Bureau of Transport and Regional Economics (BTRE) Dept of Transport & Regional Services 111 Alinga Street AUS-CANBERRA, ACT 2601 Australie	<b>Présidente</b>
Prof. Birgitte K. AHRING Head of Bio Science and Technology BioCentrum-DTU, Building 227 Technical University of Denmark DK-2800 LYNGBY Denmark	<b>Rapporteur</b>
Prof. Edmar de ALMEIDA University of Rio de Janeiro Grupo de Economia da Energia Instituto de Economia – UFRJ RIO DE JANEIRO Brésil	<b>Rapporteur</b>
Mr. R. STEENBLIK Research Director Global Subsidies Initiative (GSI) International Institute for Sustainable Development (IISD) 28 rue Fremicourt F-75015 PARIS France	<b>Rapporteur</b>
Prof. Dan KAMMEN University of California at Berkeley Goldman School of Public Policy 310 Barrows Hall #3050 BERKELEY, CA 94720-3050 USA	<b>Rapporteur</b>

**Rapporteur**

Dr. Jeremy WOODS  
Research Fellow in Energy Policy  
Centre for Environmental Policy  
Bioenergy Group  
Faculty of Natural Sciences  
Imperial College London  
Exhibition Road, South Kensington  
GB-LONDON SW7 2AZ  
United Kingdom

M. le Professeur Michel BEUTHE  
Facultés Universitaires Catholiques de Mons (FUCAM)  
Groupe Transport et Mobilité (GTM)  
151 Chemin de Binche  
B-7000 MONS  
Belgique

Professor Abigail BRISTOW  
Transport Studies Group  
Department of Civil and Building Engineering  
Loughborough University  
LOUGHBOROUGH,  
Leicestershire, LE11 3TU  
United Kingdom

Dr. Imre BUKI  
Energy Division  
KTI Institute for Transport Sciences  
Than Karoly ut. 3-5  
PO Box 107  
H-1518 BUDAPEST  
Hongrie

Mr. Pierpaolo CAZZOLA  
Energy Technology Analyst  
IEA  
9 rue de la Fédération  
F-75739 PARIS CEDEX 15  
France

Ms. Jessica CHALMERS  
Programme Manager  
Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP)  
17 Queen Anne's Gate  
LONDON SW1H 9BU  
United Kingdom

M. Bernard CRISTOFINI  
Chargé de mission Prospective et Stratégie Internationale  
Institut National de la Recherche Agronomique (INRA)  
DADP  
147, rue de l'Université  
F-75338 Paris CEDEX 0  
France

M. Jean-Francois DALLEMAND  
Joint Research Centre  
European Commission  
Institute for Environment and Sustainability  
Renewable Energies Unit  
TP 450 21020 Ispra (Va)  
Italy

Dr. Bart DEHUE  
Ecofys bv  
P.O. Box 8408  
NL-3503 RK UTRECHT  
Kanaalweg 16-G  
NL-3526 KL UTRECHT  
The Netherlands

Dr. Mark A. DELUCCHI  
Research Scientist  
Institute of Transportation Studies  
UC Davis  
5029 Vista del Oro Way  
Fair Oaks, CA 95628  
USA

Dr. Robert EDWARDS  
European Commission  
DG - Joint Research Center, Ispra  
Institute for Environment and Sustainability  
Renewable Energies Unit  
Via E. Fermi 1  
I-21020 ISPRA (VA)  
Italy

Asst. Prof. Alex FARRELL  
Energy and Resources Group (ERG)  
University of California at Berkeley  
310 Barrows Hall  
Berkeley, CA 94720-3050  
USA

Mr. Axel FRIEDRICH  
Umweltbundesamt (UBA)  
Postfach 33 00 22  
Bismarckplatz 1  
D-14191 BERLIN  
Allemagne

M. Jean-François GRUSON  
Adjoint au directeur des études économiques  
Institut Français du Pétrole (IFP)  
BP 311  
F-92508 RUEIL-MALMAISON Cedex  
France

Dr. Lukas GUTZWILLER  
Swiss Federal Office of Energy  
Division Energy Policy  
CH-3003 BERNE  
Switzerland

Mrs. Janet HALL  
Senior Policy Adviser  
United Nations Foundation  
1800 Massachusetts Avenue NW, Suite 400  
Washington DC 20036  
ETATS-UNIS

Mr. I. HODGSON  
DG ENV.C.3  
Unit 3, Clean Air and Transport  
CE/EC  
200 rue de la Loi  
B-1049 BRUXELLES  
Belgique

Mr. Doug KOPLow  
President  
Earth Track, Inc.  
2067 Massachusetts Avenue, 4th Floor  
Cambridge, MA 02140  
USA

Mme Géraldine KUTAS  
Groupe d'Economie Mondiale (GEM)  
Fondation Nationale des Sciences Politiques (Sciences Po)  
56 rue des Saints Pères  
75006 PARIS  
France

Mr. Brice LALONDE  
(replaced by Mr. Richard Doornbosh, Principal adviser, Thurs. a.m.)  
Chair  
Round Table on Sustainable Development  
OECD  
2 rue André Pascal  
75775 PARIS CEDEX 16  
France

Mr. Richard DOORNBOSCH  
Principal Adviser  
Round Table on Sustainable Development  
OECD  
2 rue André Pascal  
75775 PARIS CEDEX 16  
France

Mr. Lew FULTON  
Task Manager  
United Nations Environment Programme (UNEP)  
GEF Climate Change Division  
United Nations Avenue, Gigiri  
PO Box 30552, 00100  
NAIROBI  
Kenya

Mr. Martin von LAMPE  
Directorate for Trade and Agriculture  
OECD  
2 rue André Pascal  
75775 PARIS CEDEX 16  
France

M. Jean-François LARIVÉ  
CONCAWE  
Bld. du Souverain 165  
B-1160 BRUSSELS  
Belgium

Mr. John NEEFT  
Senter Novem  
Catharijnesingel 59  
P.O. Box 8242  
NL-3503 RE UTRECHT  
The Netherlands



Mlle. Charlotte OPAL  
Coordinatrice  
Round Table on Sustainable Biofuels  
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)  
CDM CGSE  
ODY 318, Station 5  
CH-1015 LAUSANNE  
Switzerland

Mme Martina OTTO  
Energy Branch  
United Nations Environment Programme  
Tour Mirabeau, 39 - 43 Quai André Citroën  
75739 Paris - Cedex 15  
France

Dr Tadeusz PATZEK  
University of California at Berkeley  
Civil and Environmental Engineering  
425 Davis Hall  
BERKELEY, CA 94720-1710  
Etats-Unis

Dr. Adriaan PERRELS  
Principal Economist  
VATT (Government Institute for Economic Research)  
Arkadiankatu 7,  
P.O. Box 1279,  
FI-00101 HELSINKI  
Finlande

M. Charles RAUX  
Directeur  
Laboratoire d'Economie des Transports (LET)  
14 avenue Berthelot  
F-69363 LYON Cedex 07  
France

Dr. Guido REINHARDT  
Scientific Director  
IFEU Institute for Energy and  
Environmental Research  
Wilckensstrasse 3  
D-69120 HEIDELBERG  
Germany

Mr. Ralph SIMS  
Renewable Energy Analyst  
AIE/IEA  
9 rue de la Fédération  
F-75739 PARIS CEDEX 15  
France

Mr. Petr SMEKAL  
Researcher – Environmental Section  
Alternative Fuels and Propulsions  
Transport Research Centre (CDV)  
Lisenska 33a  
CZ-636 00 BRNO  
République Tchèque

Mr. John STEVENS, CBE  
Honorary Fellow  
Institute for European Environmental Policy  
28 Queen Anne's Gate  
GB-LONDON SW1H 9AB  
United Kingdom

Mr Philip WATSON  
E4tech (UK) Ltd  
83 Victoria Street  
GB-LONDON SW1H 0HW  
United Kingdom

Dr. Rainer ZAH  
Deputy Head of Technology and Society  
EMPA (Eidg. Materialprüfungs- und Forschungsanstalt)  
Lerchenfeldstr. 5  
CH-9014 ST. GALLEN  
Suisse

***Observers :***

Mr. Mark FRICKEL  
Consultant  
International Institute for Sustainable Development (IISD)  
International Environment House 2  
9 chemin de Balexert  
Châtelaine  
CH-1219 GENEVA  
Switzerland

Ms. Emilie PONS  
Trade and Agriculture Directorate  
Agro Food Trade and Markets  
OECD  
2, rue Andre-Pascal  
F-75775 PARIS CEDEX 16  
France

M. Alexandre BIAU  
Bureau des Relations Extérieures de l'Union européenne  
Ministère de l'Agriculture et de la Pêche (MAP)  
Direction Générale des Politiques Economique,  
Européenne et Internationale (DGPEI)  
Service des Relations Internationales/Sous- Direction des Affaires  
Européennes  
3 rue Barbet de Jouy  
F-75 349 PARIS 07 SP  
France

Mme Mylène TESTUT  
Bureau de la biomasse, des biocarburants, des bioénergies et des  
biomatériaux  
Service de la Production et des marchés  
MAP/DGPEI  
3 rue Barbet de Jouy  
F-75 349 PARIS 07 SP  
France

Mr. Henk WARDENAAR  
Ministry of Transport, Public Works and Water Management  
DGP  
P O Box 20901  
Plesmanweg 1-6  
NL-2500 EX THE HAGUE  
The Netherlands

Mrs. Martina BEKE  
Attachée  
Norwegian Delegation to the OECD  
33, rue de Franqueville  
F-75116 PARIS  
France

Mr. Jean-Jacques BENEZIT  
Conseiller économique et agricole  
Delegation permanente de la France auprès de l'OCDE  
5 rue Oswaldo Cruz  
75016 Paris  
France

Ms. Katarina ISAKSSON  
Swedish Delegation to the OECD  
2 rue du Conseiller Collignon  
75116 Paris  
France

### **SECRETARIAT FORUM INTERNATIONAL SUR LES TRANSPORTS**

Mr. Jack SHORT  
Secrétaire Général

Mr. Alain RATHERY  
Secrétaire Général Adjoint

### **CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS OCDE/FIT**

Mr. Stephen PERKINS  
Chef du Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Dr. Michel VIOLLAND  
Administrateur  
Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Mr. Jari KAUPPILA  
Administrateur  
Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Mr. Philippe CRIST  
Administrateur  
Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Mrs. Julie PAILLIEZ  
Assistante  
Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

Mlle Françoise ROULLET  
Assistante  
Centre Conjoint de Recherche sur les Transports

### ÉGALEMENT DISPONIBLES

**Systèmes nationaux de planification des infrastructures de transport. Série CEMT – Table Ronde 128ème** (2005)

(75 2005 10 2 P) ISBN 92-821-2343-X

**L'offre de transports : les limites de la (dé)réglementation. Série CEMT – Table Ronde 129ème** (2006)

(75 2006 02 2 P) ISBN 92-821-2347-2

**Transport et commerce international. Série CEMT – Table Ronde 130ème** (2006)

(75 2006 13 2 P1) ISBN 92-821-1340-X

**Les transports et la décentralisation. Série CEMT – Table Ronde 131ème** (2006)

(75 2006 12 2 P1) ISBN 92-821-1344-2

**Investissements en infrastructures de transport et productivité de l'économie. Série CEMT – Table Ronde 132ème** (2007)

(74 2007 04 2 P1) ISBN 978-92-821-0126-1

**La (dé)réglementation du secteur des taxis. Série CEMT – Table Ronde 133ème** (2007)

(74 2007 02 2 P1) ISBN 978-92-821-0116-2

**Accès au marché, commerce des services de transport et facilitation des échanges. Série CEMT – Table Ronde 134ème** (2007)

(74 2007 05 2 P1) ISBN 978-92-821-0148-3

**Tarification des infrastructures de transport et dimensionnement de la capacité : L'autofinancement de l'entretien et de la construction des routes. Série CEMT – Table Ronde 135ème** (2007)

(74 2007 01 2 P1) ISBN 978-92-821-0110-0

**Estimation et évaluation des coûts de transport. Série CEMT – Table Ronde 136ème** (2007)

(74 2007 06 2 P1) ISBN 978-92-821-0153-7

**Transport, formes urbaines et croissance économique. Série CEMT – Table Ronde 137ème** (2007)

(74 2007 07 2 P1) ISBN 978-92-821-0166-7

*Vous pourrez recevoir par email des informations sur les nouvelles publications de l'OCDE en vous inscrivant sur [www.oecd.org/OECDdirect](http://www.oecd.org/OECDdirect)*

*Vous pourrez les commander directement sur [www.oecd.org/bookshop](http://www.oecd.org/bookshop)*

*Vous trouverez des informations complémentaires sur la CEMT sur [www.cemt.org](http://www.cemt.org)*

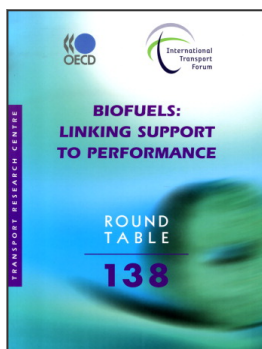
## TABLE DES MATIÈRES

<b>SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION</b> .....	7
--	---

## RAPPORTS INTRODUCTIFS

<b>Impact énergétique des biocarburants et incidences sur l'effet de serre : Un cadre d'analyse - par D. KAMMEN, A. FARRELL, R. PLEVIN, A. JONES, G. NEMET et M. DELUCCHI (États-Unis)</b> .....	45
1. Introduction.....	49
2. La production de biocarburant.....	52
3. Effets du changement d'affectation des terres : un cadre préliminaire .....	62
4. Comparaison des analyses récentes sur les biocarburants .....	65
5. Développement du marché des biocarburants .....	69
6. Les bénéfices de la recherche et développement : Exemples d'initiatives précédentes.....	71
7. Conclusion .....	75
<b>Aides : Distorsion du bilan économique des biocarburants - par T.R. STEENBLIK (Suisse)</b> .....	83
1. Introduction.....	87
2. Aperçu du secteur des biocarburants liquides .....	88
3. Aides publiques aux biocarburants liquides .....	103
4. Marchés internationaux et obstacles aux échanges .....	115
5. Implications politiques.....	125
6. Conclusions et recommandations .....	132
Annexe : Conditions de durabilité de la biomasse élaborées par le Groupe néerlandais pour la biomasse durable .....	136
<b>Biocarburants durables pour le secteur des transports - par B. AHRING (Danemark) ...</b>	145
1. Introduction.....	149
2. Biocarburants de première ou de deuxième génération.....	149
3. Biocarburants de deuxième génération : Objectifs politiques aux États-Unis et dans l'Union Européenne.....	152
4. Une nouvelle politique s'impose pour promouvoir des biocarburants durables .....	155
5. Estimations de la production future de biocarburants aux États-Unis et dans l'Union Européenne.....	156
6. Technologie des biocarburants .....	159
7. Conclusion .....	161

<b>Performances des biocarburants brésiliens : Analyse économique, environnementale et sociale - par E.F. DE ALMEIDA, J.V. BOMTEMPO et C.M. DE SOUZA E SILVA (Brésil) .....</b>	<b>163</b>
Introduction .....	167
1. Performance de l'éthanol brésilien .....	167
3. Performances du biodiesel brésilien .....	187
<b>Certification environnementale des biocarburants - par J. WOODS et R. DIAZ-CHAVEZ (Royaume-Uni) .....</b>	<b>209</b>
1. Introduction .....	213
2. Contexte et ressources mondiaux .....	214
3. Systèmes nationaux d'assurance qualité et de certification des biocarburants .....	220
4. Assurance qualité et certification .....	223
5. Conclusions .....	227
<b>LISTE DES PARTICIPANTS .....</b>	<b>233</b>



Extrait de :  
**Biofuels**  
Linking Support to Performance

Accéder à cette publication :  
<https://doi.org/10.1787/9789282101803-en>

**Merci de citer ce chapitre comme suit :**

Forum International des Transports (2008), « Synthèse de la discussion », dans *Biofuels : Linking Support to Performance*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282101827-2-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à [rights@oecd.org](mailto:rights@oecd.org). Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) [info@copyright.com](mailto:info@copyright.com) ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) [contact@cfcopies.com](mailto:contact@cfcopies.com).