

Des évolutions qui changent la donne en biocarburants

L'impact de la COP 21⁽¹⁾ sur les marchés agricoles est en marche, via de réelles avancées dans le développement des biocarburants.

MARCHÉS INTERNATIONAUX

Les orientations diffèrent largement d'un continent à l'autre, l'objectif environnemental n'étant pas toujours la seule raison à l'évolution des réglementations. Ce qui explique que l'Union européenne (UE) soit nettement à contre-courant des autres puissances agricoles, et ce qui pourrait rebattre les cartes du marché des coproduits (tourteaux, pulpes et drèches).

Une production d'éthanol pour gérer les surplus

Dans la plupart des pays gros producteurs de maïs, le développement du bioéthanol est aujourd'hui un moyen de gérer des excédents agricoles, tout en améliorant sa performance environnementale. Cela explique pourquoi le débat sur l'efficacité réelle en termes de Gaz à effet de serre (GES) des biocarburants de première génération n'y fait pas vraiment débat, à l'inverse de ce qui se passe dans l'UE.

Aux USA, le pragmatisme est de rigueur, ce qui explique pourquoi malgré les positions de Trump sur le climat, l'éthanol poursuit sa progression. Il faut en effet absorber une production de maïs toujours inscrite dans une tendance haussière. Tout n'est cependant pas rose chez l'oncle Sam. Les marges des producteurs se sont dégradées, les usines étant en surcapacité. Car les exportations qui ont pris le relais d'un marché local saturé se grippent. La Chine et désormais le Brésil taxent leurs importations américaines d'éthanol, obligeant les industriels américains à réduire la voilure. Le gouvernement et les lobbys œuvrent

Aux USA, l'éthanol poursuit sa progression, pour absorber la production de maïs, en hausse.



donc sans relâche pour maintenir les débouchés des biocarburants de première génération. Pour l'instant, les DDGS⁽²⁾, drèches issues des éthanoleries, concurrencent le tourteau de soja sur le marché local mais aussi à l'exportation. La croissance des disponibilités pourrait ralentir. Le gouvernement mexicain, quant à lui, planifie la construction de 10 nouvelles usines d'éthanol dans les 5 ans à venir (hausse du taux d'incorporation obligatoire passant de 5,8 à 10 %). Alors que la renégociation du Nafta⁽³⁾ pousse le pays à diversifier ses approvisionnements de maïs en Amé-

rique du Sud, les USA devraient sans doute adoucir leur position afin de ne pas se couper d'un débouché aussi stratégique.

Depuis deux ans, la Chine approuve la transformation du maïs local en éthanol, le meilleur moyen d'apurer les vieux stocks pléthoriques, tout en améliorant le bilan environnemental. L'aide financière apportée aux industriels (dont le renouvellement est à surveiller) a permis une hausse de la consommation intérieure de la céréale. Cela devrait permettre au pays d'atteindre ses objectifs d'incorporation dans l'essence (10 % à 10 ans) tout en

PASSAGE À DES BIOCARBURANTS JUGÉS PLUS VERTUEUX POUR L'EUROPE.

disposant de nouvelles sources de protéines (DDGS) ce qui limite la hausse des prix de l'alimentation animale. C'est aussi la raison pour laquelle, les DDGS américains ont été taxés à l'importation, obligeant les USA à trouver d'autres débouchés (Asie et Afrique).

Au Brésil, l'heure est aussi à la gestion des surplus, car le pays

a mis la charrue avant les bœufs. En effet, il a vu sa production de maïs exploser ces dernières années sans anticiper les débouchés. Tout l'excédent est destiné à l'exportation, une des raisons aux prix mondiaux actuels sous les coûts de production. Les Brésiliens viennent de lancer un programme de construction d'éthanoleries à

base de maïs dans le Mato Grosso, principale région exportatrice de maïs. Parallèlement, le gouvernement renforce la place de l'éthanol sur le marché intérieur. Nous devrions avoir une production accrue de drèches, venant alimenter un marché local de la viande en pleine expansion, et limitant ainsi la pression sur le tourteau de soja.

L'Union européenne nage à contre-courant

Si l'UE a encouragé les agrocarburants de première génération depuis 2008, sollicitant blé, betteraves et colza, le vent a tourné. La Commission européenne se montre en effet, de plus en plus sensible aux critiques des associations environnementales et des institutions internationales qui remettent en question le bien-fondé de ces premiers biocarburants. Fin 2016, elle a suggéré d'en réduire drastiquement la part (de 7 % en 2020 à 3,8 % en 2030) dans les carburants des transports. À l'inverse, la Commission table sur des objectifs croissants d'incorporation de biocarburants dits avancés, fabriqués à base de déchets agricoles et forestiers ou de microalgues, pour atteindre 3,6 % en 2030. Cela remet en question la fourniture pour l'alimentation animale de tourteaux, pulpes et autres drèches stimulée par cette demande « politique ». Depuis, les lobbys agricoles s'activent pour limiter cette coupe sombre.

Patricia Le Cadre, Céréopa, www.vigie-mp.com

⁽¹⁾ Accord sur les changements climatiques

⁽²⁾ Dried Distillers Grains with Solubles

⁽³⁾ Accord de libre-échange nord-américain

LE BIODIESEL MENACÉ DANS L'UNION EUROPÉENNE

Si l'UE est le premier faiseur en biodiesel, l'Argentine est un acteur incontournable sur le marché mondial. Dans ce pays, la trituration de la graine de soja est liée à la vigueur des exportations du biocarburant, le marché intérieur étant peu développé. La quantité de tourteaux disponible sur le marché mon-

dial en dépend directement, le pays en étant le plus gros fournisseur. Lorsque le marché européen des biocarburants s'est fermé il y a quelques années (mesures antidumping), les Argentins ont pu se retourner sur les USA pour écouler leur biodiesel. Mais face au raz-de-marée observé en 2017 et

pour protéger leur marché intérieur en plein développement, les États-Unis viennent aussi de dénoncer le dumping. Ils ont pris des mesures transitoires qui devraient stopper net les flux entre les deux pays. Cela pourrait déboucher sur une hausse de la trituration américaine de 4 à 9 Mt de soja sup-

plémentaires (donc une part de marché plus importante en tourteaux de soja à l'exportation), et/ou sur des importations de biodiesel d'autres origines et pourquoi pas européenne (soutien au tourteau de colza). Il est cependant fort possible qu'après quelques mois de négociations commer-

ciales (biodiesel vs viande), l'agrocarburant argentin retrouve un accès au marché américain. Quelle que soit l'issue, ce dossier est crucial pour le secteur européen et notamment français du biodiesel. Car chez nous, les droits antidumping sont en sursis, Bruxelles envisageant leur révision (voire

leur suppression). La trituration de colza est particulièrement fragilisée, car ce dossier s'ajoute à l'accélération du passage à des biocarburants jugés plus vertueux envisagée par la Commission. L'UE, qui souhaite améliorer l'indépendance protéique de ses élevages, n'en prend pas le chemin.