
PAS DE NOURRITURE DANS NOS VOITURES!

ÉVALUATION DE LA POLITIQUE BELGE
D'INCORPORATION D'AGROCARBURANTS

N° 3 - SEPTEMBRE 2019



GEEN
VOEDSEL
IN MIJN
TANK

CNCD
11.11.11



11.11.11
VECHT MEE TEGEN ONRECHT



GREENPEACE



Suite aux impacts néfastes des agrocarburants de première génération (produits à partir de céréales, sucre ou huiles végétales), la réglementation européenne a été revue pour permettre l'arrêt total de leur utilisation dès 2021.

Malheureusement les autorités belges prévoient d'augmenter fortement l'utilisation de ces agrocarburants, dans le cadre du projet de Plan Energie Climat 2030 (PNEC), en allant même jusqu'au maximum autorisé par l'UE. Dans ce Plan, le Gouvernement belge envisage en outre de mettre sur le marché le carburant E85, à forte teneur en bioéthanol. Le PNEC doit être validé d'ici la fin de l'année 2019.

Il est urgent de changer la position de la Belgique pour éviter de renforcer le dérèglement climatique, la déforestation, les menaces sur les droits des paysan.ne.s et l'insécurité alimentaire mondiale.

SEPTEMBRE 2019

Briefing réalisé par le CNCD-11.11.11,
Inter-Environnement Wallonie, 11.11.11,
Oxfam en Belgique, FIAN Belgique,
Greenpeace Belgique, Bond Beter
Leefmilieu

Résumé

Cette troisième Évaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants est basée sur les données les plus récentes de l'administration concernant l'origine des matières premières et la composition des agrocarburants mis à la consommation en Belgique¹. Ce briefing prend également en compte les études commanditées par l'UE, le récent Rapport spécial du GIEC sur les changements climatiques et les sols, ainsi que de nouveaux rapports et recommandations du Conseil fédéral du développement durable et du Conseil consultatif sur la cohérence des politiques en faveur du développement. Il en ressort que :

- 1. Les agrocarburants sont produits à partir de nourriture.** La quasi totalité (97%) des agrocarburants utilisés en Belgique sont toujours produits à partir de matières premières alimentaires. La notion d'agrocarburants «*avancés*», mise en avant depuis plus d'une décennie par les promoteurs des agrocarburants, recouvre une réalité tout à fait marginale.
- 2. L'utilisation d'agrocarburants produits à partir de nourriture augmente.** Depuis 2015, la quantité de maïs brûlée dans nos moteurs a doublé, la quantité de blé a triplé. La quantité de soja a également été décuplée entre 2017 et 2018. Les 240.000 tonnes de blés consommées dans le bioéthanol vendu en Belgique en 2018 auraient permis de produire l'équivalent de 25 kg de pain pour chaque Belge, soit la moitié de notre consommation annuelle de pain.
- 3. Les agrocarburants belges correspondent à la nourriture de plusieurs millions de personnes.** En 2018, plus de 800.000 tonnes de matières premières alimentaires ont été consommées dans les agrocarburants vendus en Belgique. Les céréales transformées en bioéthanol correspondent à la consommation annuelle de céréales de 2,3 millions de personnes² et les huiles végétales transformées en biodiesel correspondent à la consommation d'huile de 17 millions de personnes³.
- 4. Un superficie équivalente à deux provinces belges est nécessaire pour produire nos agrocarburants.** Il aura fallu en 2018 plus de 5000 km² de surface agricole productive pour cultiver les céréales, sucres et huiles végétales utilisés pour produire les agrocarburants vendus en Belgique. Cette superficie est supérieure à celle des Provinces de Namur et du Brabant wallon réunies.
- 5. La Belgique ne produit pas ce qu'elle consomme.** Moins de 3 % des matières premières (céréales, plantes sucrières, huiles végétales) servant à la production des agrocarburants vendus en Belgique viennent de notre pays. Plus de la moitié de ces matières premières proviennent de pays hors Union européenne.
- 6. Un quart des agrocarburants belges vient de pays où l'on déforeste à tour de bras.** Sur les 800.000 tonnes de matières premières alimentaires utilisées pour produire les agrocarburants vendus en Belgique en 2018, 26% viennent de pays frappés par la déforestation massive liée aux cultures industrielles de soja et d'huile de palme (Brésil, Argentine, Paraguay, Indonésie et Malaisie).
- 7. La Belgique ne tient pas compte du Rapport du GIEC sur l'utilisation des sols.** Le GIEC confirme que la production à grande échelle d'agrocarburants a un impact négatif sur la sécurité alimentaire mondiale et la pauvreté. Le GIEC indique aussi que certains agrocarburants de deuxième génération peuvent également contribuer à la dégradation des sols⁴.
- 8. Le bilan climatique des agrocarburants belges est largement négatif.** En 2018, les émissions belges de gaz à effet de serre ont augmenté de 875 ktCO₂eq du fait de l'usage d'agrocarburants pires encore que le pétrole d'un point de vue climatique (biodiesels en particulier).

1 Données enregistrées en août 2019 par le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

2 La FAO évalue la consommation humaine moyenne à 155kg de céréale par an et par habitant.

3 La consommation moyenne d'huile végétale est de 25litre par personne et par an : http://www.fao.org/fileadmin/templates/est/COMM_MARKETS_MONITORING/Oilcrops/Documents/OECD_Reports/OECD_oilseeds_FR2015_2024.pdf

4 Rapport Giec 2019: «*climate change and land*»: <https://www.ipcc.ch/report/srcl/> et articles dans le Soir du 8 août 2019: <https://plus.lesoir.be/240974/article/2019-08-08/rapport-du-giec-des-ong-demandent-la-belgique-de-cesser-d-utiliser-les>

9. Les agrocarburants ne remplacent que 5,5% du pétrole consommé par les transports en Belgique. La contribution des agrocarburants à notre mobilité reste faible.

10. La Belgique risque d'augmenter fortement le recours aux agrocarburants alimentaires (Essence E85, Plan énergie climat 2030). La Ministre de l'énergie Marie-Christine Marghem souhaite introduire sur le marché belge l'essence E85 (qui peut contenir jusqu'à 85% d'éthanol) d'ici la fin 2019⁵. Le projet de Plan énergie climat 2030 du Gouvernement prévoit par ailleurs d'augmenter la part des agrocarburants de 5,5% à 14%.

Recommandations

Les organisations à l'origine de cette analyse appellent :

> Les autorités belges à revoir totalement leur copie en ce qui concerne le recours aux agrocarburants dans le cadre du Plan National Énergie Climat 2030, afin d'être cohérentes face à leurs engagements en matière de changement climatique, de développement durable et de respect des droits humains :

- Les agrocarburants issus de matières premières alimentaires doivent être éliminés;
- Le projet d'arrêté royal visant à introduire le carburant E85 à forte teneur en éthanol doit être retiré;
- Les agrocarburants dits «*avancés*» doivent faire l'objet d'une approche réaliste et prudente, basée sur une évaluation objective et complète de leurs impacts environnementaux, économiques et sociaux.

> Les régions à prendre leurs responsabilités pour aller résolument vers une mobilité durable, sans chercher à reporter les efforts sur le niveau fédéral. Leurs politiques de décarbonation du transport devraient cibler prioritairement :

- La réduction du trafic automobile et le développement des alternatives (transports en commun, mobilité douce, véhicules partagés, co-voiturage etc.);
- Pour les voitures restantes, utiliser les leviers normatifs et fiscaux pour réduire les émissions, la masse et la puissance des véhicules mis sur le marché (voie royale pour diminuer leur consommation énergétique). Dans ce cadre, favoriser également le passage des voitures à l'électricité renouvelable.
- Mettre en place un scénario clair d'élimination progressive des voitures essence et diesel pour ne plus vendre de nouvelles voitures de ce type au plus tard en 2030.

> Les autorités belges à développer plus rapidement l'électricité renouvelable.

5 <https://www.sudinfo.be/id136894/article/2019-08-22/le-superethanol-e85-bientot-autorise-en-belgique-il-coute-deux-fois-moins-cher>

Table des matières

Pas de nourriture dans nos voitures!	6
Argocarburants partout conscience nulle part	6
Changement du contexte légal européen	6
> <i>La directive RED II</i>	6
> <i>Que prévoit la Belgique?</i>	7
Le plan belge incompatible avec les recommandations des experts.....	8
Composition et origine des agrocarburants consommés en Belgique	9
FOCUS: une actualité chaude avec le soja!	11
Consommer ici menace les terres là-bas	12
> <i>Des biodiesels qui augmentent les émissions de gaz à effet de serre du transport au lieu de les réduire</i>	12
> <i>Des agrocarburants qui menacent la sécurité alimentaire</i>	13
> <i>Les leçons de la crise de 2008</i>	13
> <i>Sécurité alimentaire et syndicat agricole</i>	14
Prudence avec les agrocarburants «avancés».....	15
Recommandations	17
// Annexe: chiffres de consommation d'agrocarburants.....	18

Pas de nourriture dans nos voitures!

Argocarburants partout / conscience nulle part

Les huiles végétales (colza, soja, palme), les céréales (blé maïs) et les sucres (betterave et canne) sont transformés en agrocarburants et mélangés aux carburants d'origine fossile⁶, en vertu d'une loi belge qui oblige les distributeurs de carburants à procéder à l'incorporation d'agrocarburants dans les carburants fossiles. Quels que soient les marques des distributeurs et quelque soit le type d'essence ou de diesel, ces carburants contiennent un pourcentage, souvent variable, d'agrocarburants, qui représente en moyenne 5,5% d'un plein.

Pour le consommateur, le mélange est peu visible et totalement inévitable. Peu de citoyens sont conscient.e.s de rouler partiellement avec des agrocarburants⁷. En faisant un plein, le consommateur ne sait pas précisément quel agrocarburant il utilise.

Changement du contexte légal européen

LA DIRECTIVE RED II

La nouvelle directive énergie renouvelable (RED II)⁸ définit des objectifs nationaux à atteindre à l'horizon 2030. En ce qui concerne le transport et les agrocarburants, la situation change de manière fondamentale: dès le 1er janvier 2021, les agrocarburants issus de matières premières

alimentaires (huile de colza, de palme, de soja, éthanol de froment, de maïs, de betterave, de canne à sucre, etc.) disparaissent du régime obligatoire.

La directive RED précédente fixait l'obligation pour les Etats membres d'atteindre minimum 10% d'énergie renouvelable dans les transports en 2020 (sans préciser la contribution des différentes formes: agrocarburants, électricité renouvelable, etc.). La nouvelle directive REDII contient une obligation minimale inférieure, de 7% d'énergie renouvelable dans les transports en 2030. Cette obligation de 7% ne pourra pas être atteinte à partir d'agrocarburants issus de matières premières alimentaires, mais devra l'être à partir d'autres sources énergétiques (électricité renouvelable, agrocarburants dits «avancés», etc.).

L'objectif souvent cité de 14% d'énergie renouvelable dans les transports en 2030 n'est pas une obligation⁹. L'utilisation d'agrocarburants issus de matières premières alimentaires reste cependant possible, mais devient totalement facultative et plafonnée. Les Etats membres qui veulent poursuivre l'utilisation de ce type d'agrocarburant peuvent le faire avec un maximum de 7 % en part énergétique des carburants. Les Etats peuvent aussi complètement les abandonner puisqu'ils n'aident en rien à atteindre l'obligation minimale d'énergie renouvelable dans le transport. (**FIG 1**)

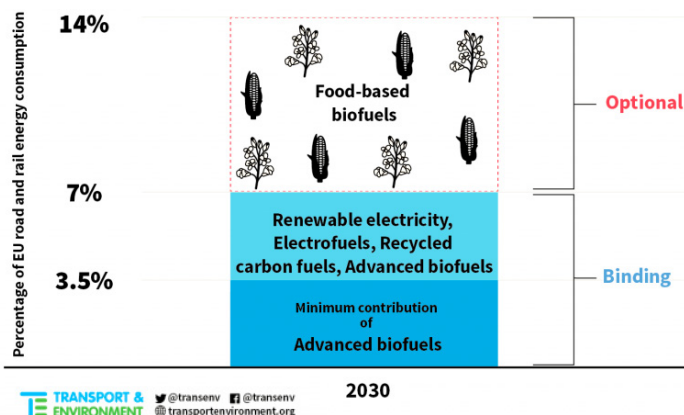
6 Loi du 17 juillet 2013 relative aux volumes nominaux minimaux de biocarburants durables qui doivent être incorporés dans les volumes de carburants fossiles mis annuellement à la consommation.

7 Une enquête réalisée sur 4500 citoyens par Ipsos à la demande de Transport and Environment. 87% des belges ignorent que l'huile de palme est utilisée comme carburants en Belgique. <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/IPSOS%20POLL%20-%20Palm%20oil%20in%20diesel%20in%20Europe.pdf>

8 Texte de la nouvelle directive: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=EN>

9 L'objectif de 14% d'énergie renouvelable dans les transports n'est pas une obligation pour les états qui choisissent de réaliser moins de 7% d'agrocarburants issus de matières premières alimentaires en 2030. Voir également: "EU ends target for food-based biofuels and phases out palm oil in cars only in 2030", June 2018, Transport & Environnement. <https://www.transportenvironment.org/press/eu-ends-target-food-based-biofuels-and-phases-out-palm-oil-cars-only-2030>

FIGURE 1: Les objectifs d'énergie renouvelable dans le transport pour 2030 tels que définis par la nouvelle directive REDII.



LES AGROCARBURANTS DE PREMIÈRE GÉNÉRATION DE PLUS EN PLUS SUR LA SELLETTE

Tout Etat qui décide de poursuivre l'utilisation d'agrocarburants issus de matières premières alimentaires devra, entre 2023 et 2030, faire décroître progressivement certains agrocarburants classés "à haut impact climatique" (high ILUC). Ceci concerne surtout une partie de la production d'huile de palme. C'est un premier pas pour lutter contre les agrocarburants nocifs, mais le Règlement Délégué¹⁰ précisant la législation en matière d'agrocarburants "à haut impact climatique" comporte plusieurs failles importantes : l'huile de soja, notamment, n'est pas concernée, malgré son bilan climatique désastreux. Quand à l'huile de palme, elle pourra continuer à être utilisée dans certains cas, notamment si elle est produite sur plusieurs propriétés de taille réduite au lieu d'une grande propriété unique. Cette condition purement administrative, ne prévient en rien les impacts environnementaux néfastes de la production d'huile de palme.

De plus, le Règlement européen qui régit le contenu des Plan Nationaux Energie Climat des Etats membres et qui accompagne la directive RED II a transposé des éléments du préambule du Paris et établit le besoin de prendre en compte les droits humains, la justice de genre et les Objectifs de Développement Durable dans les politiques énergétiques¹¹. Une augmentation de l'utilisation des agrocarburants issus de matières premières alimentaires entre donc clairement en contradiction avec ces dispositions européennes visant à préserver des droits tels que le droit à l'alimentation.

QUE PRÉVOIT LA BELGIQUE ?

Le projet de PNEC vise une augmentation sans précédent du recours aux agrocarburants dans les prochaines années. Il prévoit de passer à 14% d'agrocarburants en 2030 contre 5,5% en 2017 (part énergétique réelle dans les transports). Ces 14% visés sont constitués, d'une part, d'une contribution de 7% d'agrocarburants issus de matières premières alimentaires, et d'autre part d'une contribution d'agrocarburants «avancés» qui devrait atteindre 7% en 2030. Au total, en considérant toutes les formes d'énergies renouvelables (électricité renouvelable notamment), le projet de PNEC vise à atteindre une part totale de 20,6% d'énergies renouvelables dans les transports belges en 2030.

10 Règlement délégué de la Commission Européenne du 13 mars 2019 complétant la directive (UE) 2018/2001 en ce qui concerne, d'une part, la détermination des matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone et, d'autre part, la certification des biocarburants, bioliquides et combustibles issus de la biomasse présentant un faible risque d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols. (C/2019/2055 final). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1556897646188&uri=PI_COM:C\(2019\)2055](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1556897646188&uri=PI_COM:C(2019)2055)

11 Voir points 25 et 45 du préambule du RÈGLEMENT (UE) 2018/1999 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) no 663/2009 et (CE) no 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) no 525/2013 du Parlement européen et du Conseil. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=154662235198&uri=CELEX%3A32018R1999>.

Le plan belge incompatible avec les recommandations des experts

Le plan belge prévoyant l'augmentation du recours aux agrocarburants est incompatible avec le rapport du GIEC (2019), les avis du Conseil CPD (2019), du CFDD (2019), du Conseil de la Consommation, du Conseil Central de l'Economie.

Dans son Rapport spécial sur le changement climatique, la désertification, la dégradation des sols, la gestion durable des terres, la sécurité alimentaire et les flux de gaz à effet de serre dans les écosystèmes terrestres, publié en août 2019¹², le GIEC met en garde contre l'augmentation de la part des agrocarburants, qui aurait un impact négatif s'ils étaient déployés à grande échelle. Selon le rapport, miser sur une production massive d'agrocarburants entraînerait une compétition avec les secteurs de l'agriculture et de l'élevage, et contribuerait à la dégradation des sols et à la désertification. Des risques qui constituent une menace pour la sécurité alimentaire et l'approvisionnement en eau, surtout pour l'Afrique subsaharienne et l'Asie du sud. Le rapport du GIEC démontre clairement que les gouvernements devraient revoir à la baisse leur utilisation d'agrocarburants.

Le GIEC fournit d'ailleurs plusieurs scénarios compatibles avec un recours minimal aux agrocarburants qui permettraient de rester en dessous de 1.5°C, et note que ceci aurait des bénéfices doubles au niveau des droits humains: d'une part, une réduction de la compétition avec les terres agricoles et l'élevage; et d'une autre part, une diminution des impacts directs des changements climatiques sur la sécurité alimentaire et la disponibilité d'eau¹³.

Cet appel du GIEC va dans le sens des recommandations de divers experts des droits humains, dont les rapporteurs spéciaux précédents et actuels de l'ONU sur le droit à l'alimentation¹⁴, ainsi qu'un récent rapport publié par CLARA¹⁵ (Climate Land Ambition Rights Alliance), une importante coalition d'ONG internationales.

La Commission européenne indique elle dans son analyse du PNEC que le volume élevé d'agrocarburants nécessite une clarification de la chaîne d'approvisionnement. La Commission européenne demande d'indiquer clairement comment l'objectif sera atteint. Il s'agit, entre autres, d'indiquer les sous-objectifs des différents agrocarburants et les restrictions qui s'appliquent aux "agrocarburants classiques" basés sur les cultures agricoles¹⁶.

Le Conseil consultatif sur la cohérence des politiques en faveur du développement (Conseil CPD)¹⁷ a remis un avis officiel sur la politique belge d'incorporation d'agrocarburants. Afin de respecter les engagements internationaux de la Belgique en matière de développement durable et de droit à l'alimentation, le Conseil CPD recommande à la Belgique d'« *exclure les agrocarburants de première génération du plan énergie-climat 2030* ».

Le Conseil CPD souligne que l'ensemble des filières d'agrocarburants de première génération ont des conséquences problématiques en matière de durabilité. Les critères de durabilité inclus dans la directive européenne 2018/2001¹⁸ ne permettent pas de garantir effectivement la durabilité des agrocarburants de première génération consommés à grande échelle. Les critères ne prennent pas en compte les impacts sociaux de la production d'agrocarburants. Cette lacune est aussi soulignée

12 Climate Change and Land: An IPCC special report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems. <https://www.ipcc.ch/report/srcccl/>

13 Section B7 du SPM. Selon le GIEC il est notamment de maintenir la surface dédiée aux agrocarburants inférieure à 1 million km² en 2050.

14 O. De Schutter, "Note on the Impacts of the EU Biofuels Policy on the Right to Food, Statement based on letter sent to EU institutions on 16 April 2013"; H. Elver, Report of the Special Rapporteur on the impacts of climate change on the right to food (A/70/287).

15 Dooley, K et al. (2018) Missing Pathways to 1.5°C: The role of the land sector in ambitious climate action. Climate Land Ambition and Rights Alliance. Available from: climatelandambitionrightsalliance.org/report

16 Assessment of the draft National Energy and Climate Plan of Belgium. https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/be_swd_en.pdf

17 Avis du Conseil consultatif sur la cohérence des politiques pour le développement: il porte sur les politiques européenne et belge en matière d'utilisation de biocarburants dans le transport, dans le cadre du Plan National Énergie-Climat 2030 de la Belgique et de la directive énergies renouvelables 2018/2001 (période 2021-2030). <http://www.ccpd-abco.be/advice/politiques-belge-europeenne-matiere-dagrocarburants/>

18 Ces critères sont les mêmes que ceux de la directive 2009/28/CE.

19 Cour des comptes européenne, Le système de certifications des biocarburants durables de l'Union européenne, Rapport spécial n°18/2016.

dans un rapport spécial de la Cour des comptes européenne (CCE) de 2016¹⁹, qui regrette que la directive 2009/28/CE «ne contienne aucun critère obligatoire visant à garantir que la production de biocarburants dans l'Union européenne n'induisse pas d'effets socio-économiques négatifs». La CCE regrette que «la possibilité d'effets négatifs ne soit pas évaluée au cours de la procédure de reconnaissance des régimes volontaires par la Commission, alors que la production de biocarburants est susceptible de mettre en danger les communautés locales et d'avoir des effets néfastes sur la société en général».

Le Conseil CPD rappelle que si les impacts sociaux directs sont «théoriquement maîtrisables à travers l'adoption de critères sociaux contraignants [NDLR: ce qui n'existe pas pour l'instant], les impacts sociaux indirects sont hors de contrôle car ils résultent d'effets en chaîne sur les marchés alimentaires, agricoles et fonciers. Une consommation européenne d'agrocarburants à hauteur de 7 % du carburant utilisé dans le secteur du transport contribue au risque de tensions sur les prix alimentaires mondiaux et de pressions sur les ressources naturelles, avec ce que cela suppose comme impacts pour les consommateurs pauvres et les communautés rurales dans le monde».

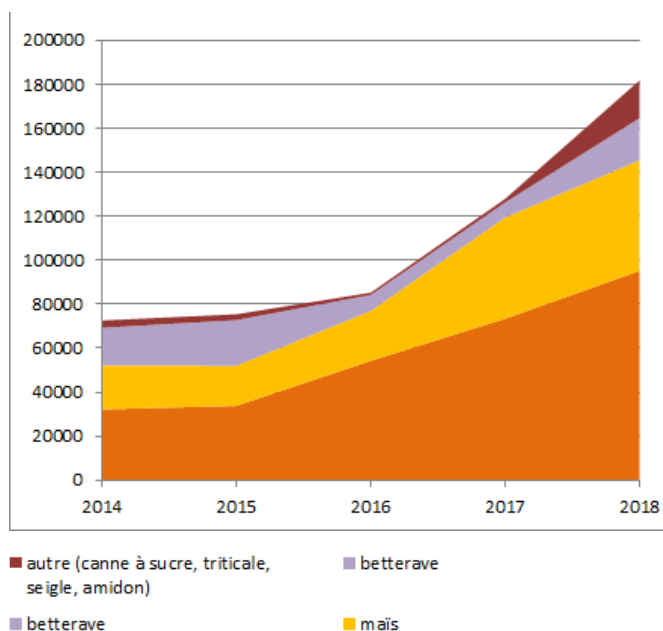
Le Conseil fédéral du développement durable (CFDD), le Conseil Central de l'Economie et le Conseil de la Consommation «soulignent le fait que certains biocarburants émettent dans certains cas plus de CO₂ comparé aux carburants fossiles traditionnels et ils recommandent par conséquent, en vue des objectifs pour 2030, d'éviter d'avoir recours à ces biocarburants»²⁰. Ces mêmes conseils «estiment qu'un objectif en termes de réduction absolue des émissions de G.E.S. à l'horizon 2030 pour le secteur des transports serait bien plus opportun qu'un objectif formulé en termes de pourcentage d'énergie renouvelable²¹».

Dans le cadre de son avis sur le Plan National Energie Climat 2030²², le CFDD estime qu'«il ne faut pas aller au-delà des impositions européennes» en matière d'agrocarburants. Il recommande que la Belgique fasse usage de la flexibilité permettant de réduire l'obligation d'énergie renouvelable dans les transports de 14% jusqu'à un minimum de 7%, en se passant des agrocarburants de première génération.

Composition et origine des agrocarburants consommés en Belgique

La consommation belge de bioéthanol a presque triplé au cours des cinq dernières années, pour atteindre 180.000 m³ en 2018. Ce bioéthanol était principalement produit à partir de blé (52%), maïs (28%) et betterave (19%) en 2018.

FIGURE 2: Volume de bioéthanol mis à la consommation en Belgique (m³)



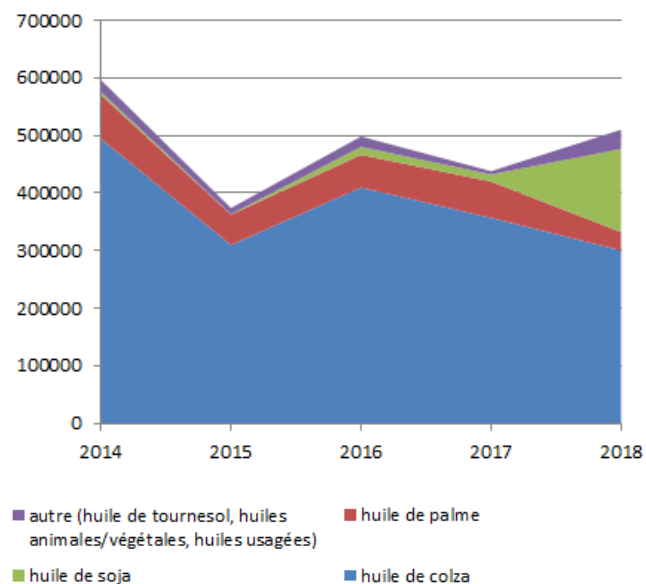
20 Avis sur le projet d'arrêté royal relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences, 2017a09, §§ [18] et [19].

21 Avis 2018a02 sur le projet d'arrêté royal relatif à la réduction des émissions annuelles de gaz à effet de serre de l'énergie destinée au transport, approuvé par le CFDD (le 14/02/2018), le Conseil Central de l'Economie et le Conseil de la Consommation, §[2].

22 Avis du CFDD sur le projet de Plan National Energie Climat 2030 (PNEC), 2019a02.

Le biodiesel concerne des volumes plus importants encore, avec 510.000 m³ consommés en 2018. Le biodiesel consommé en Belgique a été produit très majoritairement à partir d'huile de colza (59%), d'huile de soja (28%) et d'huile de palme (6%) en 2018. Si l'usage de l'huile de palme a légèrement reculé, le recours au biodiesel de soja a plus que décuplé en 2018 par rapport à 2017.

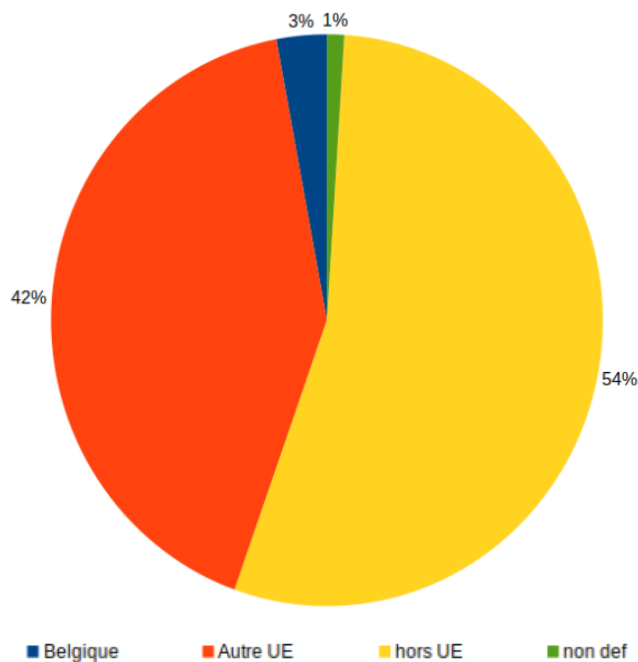
FIGURE 3: Volume de bioéthanol mis à la consommation en Belgique (m³)



La grande majorité des matières premières servant à la production de ces agrocarburants est importée: la Belgique ne fournissant que 3% du total. Les principaux fournisseurs de la Belgique sont hors Union européenne. C'est en particulier le cas des fournisseurs d'huiles (y compris de colza ou de tournesol). Et 26 % des matières premières proviennent même directement de pays frappés par des déforestations massives liées aux cultures industrielles de soja, d'huile de palme ou de canne à sucre.

Même dans les cas où la production resterait à ce stade principalement assurée dans les pays européens (blé et betterave), un effet indirect doit être pris en compte: ces productions alimentaires déviées vers les agrocarburants ne sont plus disponibles pour l'alimentation. Cette demande alimentaire devra dès lors être rencontrée autrement, ailleurs, ce qui peut induire des effets de substitution en cascade, menant indirectement à de la déforestation dans le Sud, ou contribuant aux épisodes de tensions sur les marchés alimentaires mondiaux.

FIGURE 4: Origine des matières premières utilisées pour produire les agrocarburants consommés en Belgique



Focus: une actualité chaude avec le soja!

Entre 2017 et 2018, la quantité d'huile de soja utilisée dans le biodiesel vendu en Belgique a explosé, passant de 12.000 à 144.000 m³. Ceci correspond à une consommation moyenne annuelle de 13 litres par personne. Près de 100.000 ha de superficie auront été nécessaires pour produire cette huile importée²³, soit 6 fois la superficie de la Région Bruxelles-Capitale.

Le développement à grande échelle des agrocarburants est à mettre en lien avec les feux qui ravagent actuellement les grands massifs forestiers au Brésil et en Amérique latine, notamment à travers l'expansion des cultures de soja.

Un récent rapport conjoint des ONGs Mighty Earth, Rainforest Foundation Norway et FERN²⁴ s'est penché sur les impacts du développement de la culture du soja dans le "Gran Chaco", un immense écosystème forestier très riche en biodiversité, second en taille en Amérique Latine après l'Amazonie. Cette enquête de terrain, menée en Argentine et au Paraguay, a documenté des cas concrets de déforestation, de violations des droits humains, de destruction des communautés traditionnelles, ou encore d'intoxications animales et humaines au glyphosate.

Le rapport explique notamment que *« la production du soja ne cesse de repousser la frontière agricole en Amérique latine, un des points chauds de la déforestation dans le monde. De grandes entreprises de l'agroalimentaire comme les sociétés américaines Cargill et Bunge sont en train d'orchestrer la destruction d'anciens écosystèmes indigènes, entraînant avec eux la disparition de l'habitat d'une faune autochtone, pour laisser la place à des monocultures industrielles de soja »*.

« La plupart des fermes de soja dans les zones déboisées utilisent massivement du glyphosate, un herbicide vendu par Monsanto sous l'appellation Roundup. La Banque

mondiale rapporte que l'utilisation de produits agrochimiques en Argentine a augmenté de 1000 % ces vingt dernières années, en raison du passage au soja génétiquement modifié et résistant au glyphosate. »

La Rapporteur spécial sur le droit à l'alimentation, Hilal Elver, a également mis en évidence les impacts négatifs de l'expansion des cultures de soja sur les droits des peuples indigènes et sur la réalisation du droit à l'alimentation des communautés locales lors de sa mission en Argentine²⁵.

L'importance des surfaces de production nécessaires pour alimenter la Belgique en biodiesel de soja amène à croire que la politique belge d'incorporation d'agrocarburants contribue de près ou de loin²⁶, à la déforestation et aux autres conséquences environnementales (perte de biodiversité, cycle de l'eau...) et sociales (non respect des droits des paysans, répression des sans terres, accaparements de terre, ...) liées à l'accroissement de la demande mondiale en soja.

Le lien entre agrocarburants à base d'huile de soja et déforestation est mis en évidence dans le cas de la France par deux rapports récents sur la "déforestation importée", par WWF²⁷ et Envol Vert²⁸.



Illustrations issues du rapport « Avoidable Crisis » et de sa couverture presse par RFI.

23 En considérant un rendement de 0,5 m³ d'huile de soja à l'hectare, la superficie cultivée est de 290.000 ha. Cependant, l'huile de soja est nécessairement produite avec du tourteau de soja; la première représentant grosso modo 1/3 de la valeur de production à l'hectare et le second les 2/3 restants. Nous considérons donc ici seulement le tiers de la superficie totale cultivée en soja, soit 96.000 ha, comme impact surfacique 100% «attribuable» à l'huile de soja.

24 «Avoidable Crisis», Mighty Earth, Rainforest Foundation Norway et FERN, 2018. <http://www.mightyearth.org/avoidablecrisis/>

25 Preliminary Observations Special Rapporteur on the right to food, Hilal Elver, on her mission to the Argentina 12-21 September 2018. End of mission statement. <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=23590&LangID=E>

26 Les agrocarburants utilisés en Europe doivent remplir des critères de durabilité, censés exclure les matières premières directement issues de zones défrichées. Rien ne permet cependant de prévenir les jeux de vases communicants : si la demande de soja préexistante n'est plus satisfaite par une zone de culture historique, du fait que cette zone approvisionne désormais la nouvelle demande pour les agrocarburants, le report de cette demande préexistante peut se porter sur de nouvelles zones et pousser à la déforestation.

27 «Geïmporteerde ontbossing, tijd om er mee te knappen», WWF-België, 2019. <https://wwf.be/assets/IMAGES-2/CAMPAGNES/ELECTIONS2019/deforestation-report/WWF-GeïmporteerdeOntbossing-NL-spread-final.pdf>

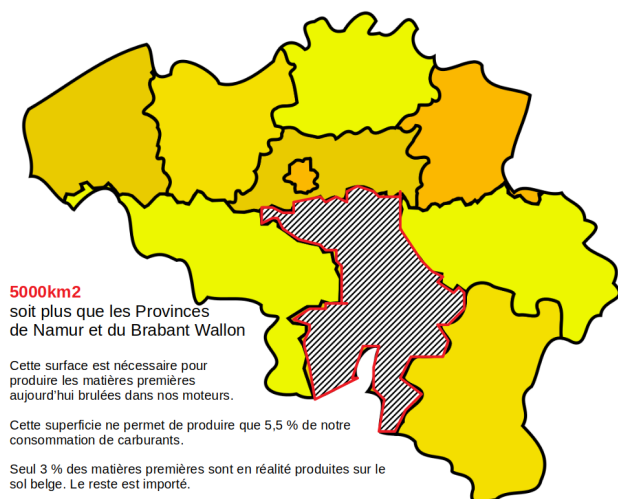
28 «L'empreinte forêt des français», Envol Vert, 2018. http://envol-vert.org/wp-content/uploads/2018/11/Envol_Vert_Rapport_Empreinte_Foret_Final.pdf

Consommer ici menace les terres là-bas

Les principaux impacts néfastes des agrocarburants sont liés aux gigantesques surfaces agricoles qu'ils nécessitent pour leur production. La surface totale nécessaire à la production du blé, du maïs, de la betterave, du colza, du soja, de l'huile de palme, etc. utilisés pour fabriquer les agrocarburants belges peut ainsi être évaluée. Environ 5000 km² de surface agricole productive auront été nécessaires pour produire les agrocarburants consommés en Belgique en 2018, soit l'équivalent de la Province de Namur et du Brabant wallon réunies.

L'essentiel de cette surface agricole est, en pratique, mobilisé hors de Belgique, puisque seuls 3% des matières premières introduites dans nos carburants sont cultivées dans notre pays; la majorité provenant de pays hors Union européenne.

FIGURE 5: Superficie nécessaire pour produire les agrocarburants consommés en Belgique (2018)

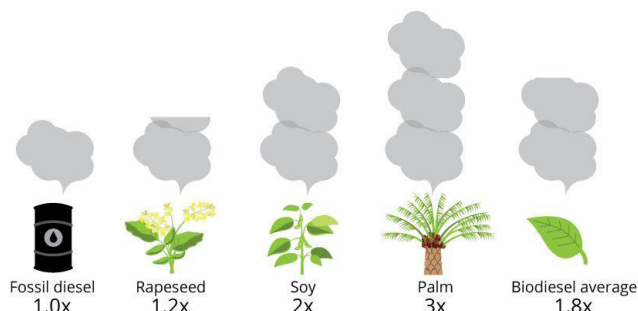


Ceci mène à des impacts graves, en particulier au niveau environnemental (biodiversité et climat) et au niveau de la sécurité alimentaire dans le Sud.

DES BIODIESELS QUI AUGMENTENT LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU TRANSPORT AU LIEU DE LES RÉDUIRE

Les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des agrocarburants sur l'ensemble de leur cycle de vie ont été compilés dans une étude de l'ONG Transport & Environnement²⁹, sur base des chiffres issus de l'étude la plus récente et complète commanditée par la Commission européenne sur le sujet³⁰.

Comme le montre la figure ci dessous, les émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie pour le "biodiesel" d'huile de palme correspondent au triple des émissions du diesel (fossile). Pour le "biodiesel" d'huile de soja, les émissions correspondent à plus du double des émissions du diesel. Le "biodiesel" de colza mène à des émissions de 20% supérieures aux émissions du diesel issu du pétrole.



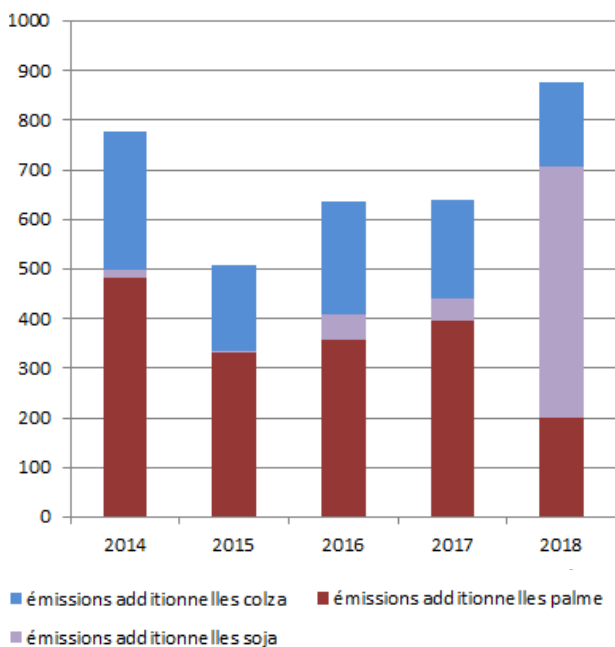
Sur base de ces facteurs d'émission et des chiffres de la consommation de ces produits repris en annexe, les émissions supplémentaires liées au remplacement du diesel fossile par des biodiesels encore plus émetteurs peuvent être estimées : le surplus d'émissions de gaz à effet de serre causé par les biodiesels mis à la consommation en Belgique peut être estimé à 875 ktCO₂eq en 2018³¹. Ceci correspond aux émissions de l'ensemble du secteur des transports en Belgique pendant 12 jours. Les données indiquent par ailleurs une tendance à la hausse de ce surplus d'émissions entre 2015 et 2018. (**FIGURE 6**)

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

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

31 Calcul réalisé sur base des données 2018 du SPF santé publique (voir annexe) et en utilisant les données de l'étude Globiom. https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf

FIGURE 6: Suplus d'émissions GES dû aux biodiesel mis à la consommation en Belgique (ktCO₂eq)



DES AGROCARBURANTS QUI MENACENT LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

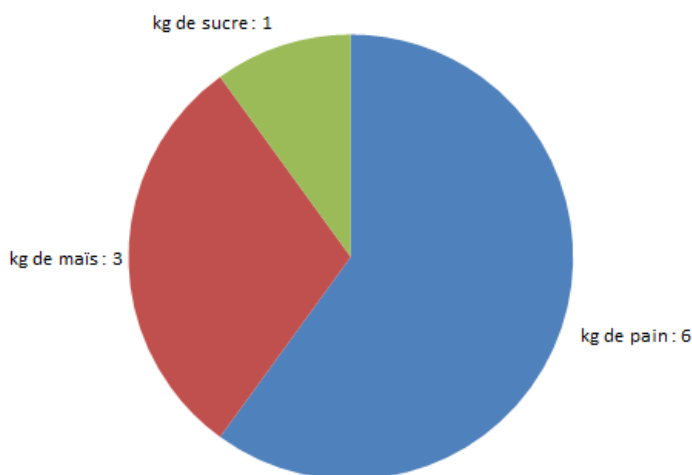
La production d'agrocarburants nécessite de grandes surfaces agricoles.

Dans un plein moyen d'essence belge en 2018 (50 litres), il y avait 4 litres de bioéthanol. Ce bioéthanol a été principalement produit à partir de blé, de maïs, de betterave et canne à sucre (voir annexe), dont les quantités sont équivalentes à la production de 10 pains de 600 grammes, 3 kg de maïs et 1 kg de sucre!

La situation pourrait fortement empirer avec le projet du gouvernement fédéral de mettre sur le marché belge l'essence E85, à forte teneur en bioéthanol. Un plein de 50 litres de carburant E85 contient environ 40 litres de bioéthanol, soit 10 fois plus que la teneur moyenne en 2018.

Dans un plein moyen de diesel belge en 2018 (50 litres) il y avait 3,2 litres de biodiesel, constitué de 2 litres d'huile de colza, 1 litre d'huile de soja et 0,2 litre d'huile de palme! (FIGURE 7)

FIGURE 7: Dans 50 litres d'essence vendus à la pompe en 2018: il y avait en moyenne 4 litres d'éthanol dont la production a consommé du blé, du maïs et de la betterave au niveau suivant



Cette situation, transposée à l'échelle européenne, prend une dimension saisissante.

En brûlant, dans le bioéthanol européen, 14 millions de tonnes de froment et 12 millions de tonnes de maïs en 2018³², l'Europe a détruit l'équivalent de la consommation annuelle de céréales de 170 millions personnes³³.

Les 11,5 millions de tonnes d'huiles végétales brûlées en 2018 dans le biodiesel européen correspondent à la destruction de la consommation d'huile végétale de 460 millions de personnes³⁴. En 2015, la consommation alimentaire d'huile végétale par les 28 Etats membres était de 12,9 millions de tonnes. L'UE a donc détruit avec le "biodiesel" presque autant d'huile qu'elle n'en consomme pour se nourrir.

LES LEÇONS DE LA CRISE DE 2008

La disparition de quelques millions de tonnes de céréales suffit malheureusement à entraîner des augmentations importantes des prix alimentaires et donc à priver les plus pauvres d'une alimentation suffisante.

³² Rapport Gain 2019. https://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Biofuels%20Annual_The%20Hague_EU-28_8-9-2019.pdf

³³ La FAO évalue la consommation humaine moyenne à 155 kg de céréale par personne annuellement.

³⁴ La consommation moyenne d'huile végétale est de 25 litres par personne annuellement : http://www.fao.org/fileadmin/templates/est/COMM_MARKETS_MONITORING/Oilcrops/Documents/OECD_Reports/OECD_oilseeds_FR2015_2024.pdf

En 2008, la transformation en agrocarburants de 100 millions de tonnes de maïs³⁵ aux Etats-Unis a participé au doublement des prix du maïs en 2008. Des études montrent que 40%³⁶ de cette augmentation sont imputables à la politique des Etats-Unis de transformer le maïs en éthanol³⁷, le reste de l'augmentation du prix du maïs étant liée à d'autres facteurs). Le prix international du maïs est ensuite retombé en 2009 avant de remonter fortement en 2011. L'augmentation subite des prix à la consommation du maïs a entraîné l'augmentation des prix des autres céréales de base (riz, blé) alors même que leurs récoltes étaient bonnes. Ici intervient le rôle négatif de la spéculation et l'abandon des stocks publics régulateurs. Les agrocarburants ont ainsi directement contribué aux tensions sur les marchés internationaux des matières premières alimentaires.

L'explosion des prix des céréales de base (blé, riz, maïs) en 2008 a augmenté d'environ 100 millions³⁸ le nombre de personnes souffrant de la faim dans le monde. La FAO a ainsi conclu que les agrocarburants étaient coresponsables de la flambée des prix des denrées alimentaires entre 2002 et 2008 et de la crise alimentaire qu'elle a provoquée. Les prix qui ont alors augmenté de 140% en 6 ans, dont 105% attribuables à la production d'agrocarburants, ont fait passer le nombre de personnes en situation de famine de 850 à 950 millions de personnes³⁹.

Par ailleurs, l'augmentation de la volatilité des prix est aussi néfaste que le niveau des prix : la volatilité frappe aussi bien les consommateurs pauvres, suite à la tendance à la hausse des prix alimentaires, que les agriculteurs familiaux qui ne profitent quasi jamais des hausses subites des cours. Les seuls gagnants sont les spéculateurs, les intermédiaires et les grands producteurs industriels qui ont la capacité de stockage et la possibilité d'attendre que les prix soient au plus haut. Les acteurs commerciaux dominant le marché mondial des céréales sont même capables d'influencer les prix internationaux à

la hausse ou à la baisse par leur décision d'achat ou de vente sur de très grands volumes de transactions.

SÉCURITÉ ALIMENTAIRE ET SYNDICAT AGRICOLE

La question de l'utilisation des productions alimentaires et agricoles pour alimenter les carburants est appréciée différemment au sein du milieu agricole.

Les organisations paysannes membres de Via Campesina (en Belgique MAP FUGEA) contestent l'utilisation de nourriture pour produire des agrocarburants⁴⁰.

Les organisations agricoles européennes membres du COPA défendent, elles, les politiques de soutien aux agrocarburants. En effet, sans obligation d'incorporation imposée aux entreprises pétrolières, les filières s'écrouleraient. Ces organisations justifient leur position en contestant les études qui démontrent les impacts négatifs des agrocarburants sur le climat, ainsi que celles qui soulignent que les agrocarburants tirent les prix des céréales et des oléagineux à la hausse. Si les agrocarburants ont été bénéfiques aux grands producteurs de grandes cultures (céréales, colza et dernièrement betterave), il n'en est pas de même pour les éleveurs, majoritaires en Belgique.

Les éleveurs qui ont dû acheter des céréales et des protéagineux pour compléter leur production sur la ferme ont vu, eux leurs coûts de production augmenter suite aux agrocarburants. Les agrocarburants ont donc compliqué la situation économique déjà difficile des éleveurs qui n'ont pas pu répercuter sur leur prix de vente (viande, lait, ...) la hausse des coûts de production.

35 Le Monde, article du 2 août 2018. https://www.lemonde.fr/economie/article/2012/08/02/aux-etats-unis-l-utilisation-de-mais-pour-l-ethanol-fait-polemique_1741635_3234.html

36 Etude The Impact of Ethanol and Ethanol Subsidies on Corn Prices, Avril 2011. CARD Policy Brief 11-PB 5. <https://www.card.iastate.edu/products/publications/pdf/11pb5.pdf>

37 Développement de la filière maïs éthanol aux Etats-Unis. https://www.zootechnie.fr/images/pdf/20081004_pfilimlin.pdf

38 Rapport 2010 FAO <http://www.fao.org/3/al390f/al390f00.pdf>

39 Rapport: The right to food and the impact of liquid biofuels (agrofuels) (Food and Agriculture Organisation of the United Nations (FAO), Rome, 2008), <http://www.fao.org/3/a-ap550e.pdf>

40 <http://redamazon.wordpress.com/2008/06/25/via-campesina-position-on-biofuels/>

Les organisations membres du COPA⁴¹ mettent en avant l'augmentation bénéfique de la production de tourteau de colza sur le sol européen suite aux agrocarburants⁴². Cependant, il ressort des données sur l'origine des matières premières que la moitié du colza utilisé dans le biodiesel vendu en Belgique est importé de pays extra-européens. D'autres part, les mêmes effets bénéfiques peuvent être atteints avec un « plan protéines » européen, sans pour autant détruire de la nourriture et entraîner des importations en provenance de pays non européens. En effet, avant même de brûler le premier litre d'huile de colza dans les moteurs des voitures européennes, l'Union européenne est déficitaire en huile alimentaire. L'utilisation massive du colza européen à des fins d'agrocarburants augmente fortement le déficit européen en huile végétale.

TABLEAU 1: Répartition des usages finaux, toutes huiles végétales

EU 28 en milliers de tonnes	2015	pourcentage
Alimentaire	12 947	49 %
Biodiesel	10 400	39 %
Industriel non-énergie	1 378	5 %
Alimentation animale	980	4 %
Énergie directe (centrale thermique)	910	3 %
Énergie directe (fuel)	20	0 %
total	26 635	100 %

Source FEDIOL

Le tableau ci-dessus⁴³ montre la répartition de la consommation des huiles végétales de l'UE 28. Le « biodiesel » est quasi aussi important que l'utilisation alimentaire.

Le Tableau ci-après montre quant à lui qu'avec 11,85 millions de tonnes de déficit en huile végétale, l'UE brûle comme biodiesel une quantité proche de la quantité d'huile qu'elle doit importer pour répondre à sa demande.

TABLEAU 2: Déficit européen en huile végétale (million de tonnes) source Fedio (2018)

Consommation d'huile végétale dans l'UE-28	26,96
Production d'huile végétale par les 28 Etats membres de l'UE	18,11
Déficit de l'UE-28 en huile végétale	11,85

L'Union Européenne n'est plus la force agricole exportatrice qu'elle fût pendant plus de 40 ans, en particulier en exportant massivement du blé. Avec l'utilisation massive de céréales pour produire de l'éthanol, l'UE a fortement réduit son excédent et s'est même retrouvée en 2018 à devenir importateur net de céréales⁴⁴ (situation qu'elle n'avait plus connue depuis plus de 40 ans).

Prudence avec les agrocarburants « avancés »

Les agrocarburants dits « avancés » (issus de matières premières très spécifiques, comme des résidus de bois) devront, selon la directive REDII, atteindre une contribution minimale nominale de 3,5% de l'énergie renouvelable des transports en 2030. La première année où ils seront obligatoires est 2022 et leur contribution minimale nominale devra être de 0,2% de l'énergie renouvelable des transports. Cependant, au vu de leur très faible disponibilité, le législateur européen a prévu que ces agrocarburants bénéficieront d'un double comptage (en pratique, l'objectif nominal de 3,5% en 2030 pourra donc être rencontré avec 1,75% d'agrocarburants « avancés »).

Dans son projet de Plan National Energie Climat 2030 (PNEC), soumis fin 2018 à la Commission européenne, la Belgique prévoit une contribution des agrocarburants « avancés » qui devrait atteindre 7% en 2030 (soit quatre fois plus que l'obligation européenne).

41 Le Comité des organisations professionnelles agricoles rassemble 52 syndicats agricoles de l'Union européenne

42 Dossier sur les Biocarburants de la FWA <http://www.fwa.be/wordpressfwa/wp-content/uploads/downloads/2013/04/Dossier-biocarburant.pdf>

43 Etude « Durabilité de l'huile de palme et des autres huiles végétales » Conseil général de l'environnement et du développement durable Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux. <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/174000403.pdf>

44 http://www.lalettredelacheteur.com/archives/122214#.XXEfu_w685k

Cet objectif pose question, tant en termes de réalisme que de pertinence. D'une part ces agrocarburants restent chers et très peu disponibles. D'autre part, le recours aux agrocarburants dits «avancés» doit respecter le principe de précaution, comme préconisé par le Conseil CPD.

Le GIEC note également qu'au-delà des agrocarburants de première génération, certains agrocarburants de deuxième génération peuvent également contribuer à la dégradation des sols⁴⁶. L'ensemble du cycle de vie de la biomasse doit être objectivé et pris en compte, effets indirects compris. Dans le cas de la Belgique, il a été démontré que le potentiel en biomasse mobilisable pour ces agrocarburants était restreint : la concurrence des usages est forte avec des secteurs déjà porteurs, tels que la construction, l'énergie, l'alimentation animale, les fibres pour des applications ciblées, etc⁴⁷.

Le Conseil CPD rappelle que les objectifs de consommation de biocarburants avancés de la Belgique ne devraient pas mener à une augmentation des importations de déchets et résidus de pays extra-européens. A minima, il s'agit d'exclure les matières à risque social et environnemental, comme les coproduits de l'huile de palme, et de respecter la hiérarchie des déchets telle que formulée dans la Directive 2008/98/EC.

⁴⁶ Point B3.3 du SPM du GIEC. <https://www.ipcc.ch/report/srcc1/>

⁴⁷ Jacquet Nicolas et al., « *Les initiatives commerciales de bioraffinage en Région wallonne (Belgique) : production de biocarburants et voies de valorisation connexes (synthèse bibliographique)* », Biotechnologie, Agronomie, Société et Environnement, 2015, 19/2.

Recommandations

L'usage d'huiles végétales comme matières premières pour la production de biodiesel et de céréales et plantes sucrières pour la production d'éthanol est une conséquence de la législation actuelle visant à stimuler l'usage des agrocarburants.

Cet usage cause des impacts négatifs particulièrement marqués tant d'un point de vue environnemental que social. Outre un bilan climatique globalement néfaste, sont liés à la production d'agrocarburants : violations de droits humains, expulsions de populations locales et accaparements de terres, impacts sur les marchés alimentaires, déforestation et perte de biodiversité, dégradation des écosystèmes nourriciers.

Bien souvent, les mécanismes de certification volontaire mis en place ne parviennent pas à enrayer les multiples abus sur le terrain⁴⁸.

En conséquence, les organisations à l'origine de cette analyse appellent :

> **Les autorités belges à revoir totalement leur copie en ce qui concerne le recours aux agrocarburants dans le cadre du Plan National Énergie Climat 2030, afin d'être cohérentes face à leurs engagements en matière de changement climatique, de développement durable et de respect des droits humains :**

- Les agrocarburants issus de matières premières alimentaires doivent être éliminés;
- Le projet d'arrêté royal visant à introduire le carburant E85 à forte teneur en éthanol doit être retiré;
- Les agrocarburants dits «avancés» doivent faire l'objet d'une approche réaliste et prudente, basée sur une évaluation objective et complète de leurs impacts environnementaux, économiques et sociaux.

> **Les régions à prendre leurs responsabilités pour aller résolument vers une mobilité durable, sans chercher à reporter les efforts sur le niveau fédéral. Leurs politiques de décarbonation du transport devraient cibler prioritairement :**

- La réduction du trafic automobile et le développement des alternatives (transports en commun, mobilité douce, véhicules partagés, co-voiturage etc.);
- Pour les voitures restantes, utiliser les leviers normatifs et fiscaux pour réduire les émissions, la masse et la puissance des véhicules mis sur le marché (voie royale pour diminuer leur consommation énergétique). Dans ce cadre, favoriser également le passage des voitures à l'électricité renouvelable.
- Mettre en place un scénario clair d'élimination progressive des voitures essence et diesel pour ne plus vendre de nouvelles voitures de ce type au plus tard en 2030.

> **Les autorités belges à développer plus rapidement l'électricité renouvelable.**

Ceci doit notamment permettre de mettre en œuvre les recommandations formulées dans les avis des institutions et organes mentionnés plus haut.

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

// Annexe: chiffres de consommation d'agrocarburants

Quantités de biocarburant mis à la consommation en Belgique entre 2014 et 2018 ^[1]

TABLEAU 1: Evolution des quantité de biodiesel (m³)

	2014	2015	2016	2017	2018
Huile de colza	494 250,4	309 905,4	409 633,9	357 167,7	300406
Huile de palme	76 233,6	52 726,5	56 760,3	62 750,6	31816
Huile de soja	5 071,4	397,4	13 749,9	12 307,4	144175
Autre (huile de tournesol, huiles animales/végétales, huiles usagées)	20 811,9	10 892,5	17 961,2	5 752,2	33591
Total	596 367,3	373 921,8	498 105,3	437 977,9	509987

TABLEAU 2: volution des quantité de bioéthanol (m³)

	2014	2015	2016	2017	2018
Froment	32 149,2	33 773,1	54 247,2	73 443,9	95189
Maïs	20 058	18 255,9	22 720	46 049	50352
Betterave	17 079	20 752,3	7 307,3	6 873,8	19147
Autre (canne à sucre, triticale, seigle, amidon)	3 342,2	2 678,7	997,8	1 613,8	17.187
Total	72 628,4	75 460	85 272,3	127 980,5	181875

[1] Données: SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Quantités détaillées de biocarburant mis à la consommation en Belgique en 2018 et origine des matières premières ^[1]

TABLEAU 3: Quantité et origine des matières premières pour le biodiesel mis à la consommation en Belgique en 2018 (m³)

Quantité de biodiesel (m3)	2018	Herkomst biomassa
Huile de colza	300.406	25% Australië, 25% Oekraïne, 18% Frankrijk, 12% Roemenië, 11% Duitsland, 2% Bulgarije, 2% Polen
Huile de palme	31.816	56% Indonesië, 44% Maleisië
Huile de soja	144.175	90% Argentinië, 6% Brazilië, 3% Paraguay
Graisses animales classées en catégorie 1 et 2	8.846	35% Duitsland, 21% Rusland, 13% Zwitserland, 12% Wit-Rusland, 4% UK, 3% Polen, 2% Litouwen, 2% Nederland
Huile de tournesol	5.848	55% Oekraïne, 44% Frankrijk, 1% Roemenië
Huile de cuisson usagée	5.879	38% België, 15% Duitsland, 12% Saoedi-Arabië, 12% China, 5% Frankrijk, 6% UK, 4% Verenigde Staten, 4% Nederland
Déchets d'huiles végétales ou animales	13.018	55% België, 28% Frankrijk, 7% Nederland, 9% Duitsland
Total	509.987	

TABLEAU 4: Quantité et origine des matières premières pour le bioéthanol mis à la consommation en Belgique en 2018 (m³)

Quantité de bioéthanol (m3)	2018	Herkomst biomassa
Froment	95.189	75% Frankrijk, 7% UK, 5% Duitsland, 4% België, 3% Denemarken, 3% Tsjechië
Maïs	50.352	54% Oekraïne, 17% Hongarije, 8% Roemenië, 7% Spanje, 3% Verenigde Staten, 2% Bulgarije, 2% Tsjechië, 2% Duitsland, 2% Paraguay, 2% Polen
Betterave	19.147	48% Frankrijk, 34% Duitsland, 18% België
Canne à sucre	4.194	99% Peru, 1% Brazilië
Autre (triticale, seigle, amidon)	12.993	42% België, 30% Frankrijk, 26% Nederland, 2% Hongarije
Total	181.875	

INFORMATIONS

Stéphane Desgain
stephane.desgain@cncd.be
+32.2.250.12.64

Noé Lecocq
n.lecocq@iew.be

