



IEW ASBL  
Mundo-Namur  
Rue Nanon 98  
5000 Namur  
+32 81 390 750  
[WWW.IEW.BE](http://WWW.IEW.BE)



# Un milliard de surcoût à la pompe pour financer les biocarburants

Briefing IEW/BBL - mai 2022

La politique d'incorporation obligatoire de biocarburants vient avec un prix élevé pour le consommateur. Le biodiesel coûte typiquement deux fois plus cher que le diesel, le bioéthanol deux fois plus cher que l'essence. On peut estimer que suite à l'incorporation de biocarburants, les prix à la pompe augmentent d'une dizaine de cents par litre pour le diesel B7 et pour l'essence E10. Au total, on estime à environ un milliard d'euros de surcoût annuel pour l'ensemble des consommateurs de carburants en Belgique, entreprises ou citoyens.

Dans ce contexte, certains pays, comme la Tchéquie, commencent à supprimer l'obligation d'incorporation de biocarburants. La discussion est aussi en cours au niveau du Gouvernement belge, avec des propositions faites par les ministres de l'énergie et de l'environnement. Car, en plus d'être chers, ces produits ne sont majoritairement pas durables, comme l'a récemment montré un rapport d'une quinzaine d'ONG et organisations agricoles belges<sup>1</sup>. De plus, ils exercent une concurrence intolérable sur les ressources agricoles dans une période de crise alimentaire mondiale.

## Surcoût actuel

Les études sur les prix comparatifs des biocarburants et des carburants fossiles ne sont pas nombreuses. Si le chiffrage précis varie en fonction des cours et peut s'avérer complexe à suivre, des tendances de fond peuvent être identifiées. Des évaluations antérieures (2013 et 2017) ont indiqué que, dans le cas de la première génération, **le bioéthanol coûte typiquement deux fois plus cher que l'essence, et le biodiesel deux fois plus cher que le diesel**, en prix ex-raffinerie, pour une même quantité d'énergie. Ce différentiel a été montré pour le marché européen<sup>2</sup> et pour le marché américain<sup>3</sup>. Certains marchés émergents ont des différentiels plus faibles, mais les biocarburants restent souvent plus chers par unité d'énergie que leurs équivalents fossiles.

<sup>1</sup> <https://www.iew.be/crise-alimentaire-mondiale-il-est-temps-de-reduire-fortement-notre-usage-de-biocarburants/>

<sup>2</sup> <https://www.iisd.org/publications/report/biofuels-what-cost-review-costs-and-benefits-eu-biofuel-policies>

<sup>3</sup> <https://www.iea.org/articles/how-competitive-is-biofuel-production-in-brazil-and-the-united-states>

**En 2021, les prix des biocarburants ont connu une hausse importante**, proportionnellement supérieure à la hausse de l'équivalent fossile dans le cas du diesel<sup>4</sup>. **En Belgique, la Fédération pétrolière indiquait, début 2022, que le biodiesel coûtait trois fois plus cher que le diesel**, et que les biocarburants "avancés" coûtent plus encore<sup>5</sup>.

	MJ/L	€/L (début 2022)	€/MJ	€/MJ bio/fossile
Essence	32,8	0,55	0,0167	253 %
Bioéthanol 1G	21,3	0,9	0,0423	
Diesel	36,6	0,6	0,0164	258 %
Biodiesel 1G FAME	33,1	1,4	0,0423	

**Table 1 :** Les biocarburants ont un pouvoir énergétique plus faible et un prix plus élevé que leur équivalent fossile (prix de gros hors taxes typiques pour la période janvier-février 2022, avant le début de la guerre en Ukraine).

Pour les biocarburants "avancés", le surcoût est plus important encore.

**La hausse des prix consécutive à la guerre en Ukraine** touche tant les carburants fossiles que les matières premières alimentaires et agricoles servant de base à la fabrication des biocarburants. Tous les prix augmentent, sans que la hiérarchie de prix ne soit modifiée, et **le surcoût reste dans la même gamme pour le consommateur : environ 10 cents par litre pour le diesel B7 (contenant 7 % de biodiesel) et pour l'essence E10 (contenant 10 % de bioéthanol)**<sup>6</sup>.

Avec **plus d'un milliard de litres de biocarburants incorporés annuellement en Belgique dans les carburants** (chiffre 2020), **l'effet sur les prix se fait forcément sentir**. Nous estimons, sur base des surcoûts indiqués ci-dessus, que **le surcoût total annuel causé par l'incorporation obligatoire de biocarburants avoisine le milliard d'euros, à charge des consommateurs belges, entreprises et particuliers**.

**A titre de comparaison, la dotation publique annuelle au TEC wallon est de 530 millions d'euros** : une politique publique de mobilité deux fois moins chère que les biocarburants, qui procure une plus-value sociale, économique et environnementale nettement supérieure, tout en soutenant au bas mot 10 à 20 fois plus d'emplois.

<sup>4</sup> Aux USA, le biodiesel a augmenté de 59% en novembre 2021 par rapport à 2020, contre une hausse de 41% pour le diesel pour la même période : <https://www.biofuelsdigest.com/bdigest/2022/02/10/biodiesel-prices-seen-soaring-further-in-2022/>  
En Europe, le biodiesel a augmenté de près de 60% sur un an (mars 2022), pour une hausse de 29% du diesel : <https://www.lecho.be/entreprises/transport/le-diesel-est-le-meilleur-et-le-pire-des-carburants/10378094.html>

<sup>5</sup> <https://www.lalibre.be/economie/conjoncture/2022/01/24/pourquoi-les-tarifs-de-lessence-et-du-diesel-ne-cessent-daugmenter-7TIEUHX7MZGNPPJEK76J2R7TXM/>

<sup>6</sup> Cette comparaison est basée sur un apport énergétique identique : elle prend en compte le fait qu'un litre d'essence E10 permet de rouler le même nombre de kilomètres que 0,965 litre d'essence fossile pure et qu'un litre de diesel B7 permet de rouler autant de kilomètres que 0,993 litres de diesel fossile pur.

Notre évaluation donne par ailleurs un résultat similaire à celle réalisée par l'Administration fédérale, telle que reprise par la Ministre de l'Énergie face au Parlement en commission du 26 mai 2022 :

<http://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U2798&offset=3182>

Face aux surcoûts causés, **l'obligation d'incorporation de biocarburants a été levée en Tchéquie en mars 2022. Et la suppression des obligations d'incorporations en Europe et aux USA pourrait à elle seule rétablir l'équilibre sur les marchés alimentaires mondiaux**, estiment plusieurs académiques<sup>7</sup>.

## Surcoût futur

La variabilité des cours du pétrole et des cours des matières premières agricoles ne semble pas modifier la hiérarchie des prix. **Quand le prix du pétrole augmente, celui des matières premières agricoles tend à augmenter aussi**, en particulier les matières utilisées pour la production de biocarburants<sup>8</sup>. En 2016, l'Agence Internationale à l'Energie a publié des projections qui ne tablent pas sur une baisse des prix des biocarburants de première génération, et envisage plutôt une augmentation progressive dans le cas des produits issus du blé, du colza et du maïs, qui constituent l'essentiel des sources européennes<sup>9</sup>.

**Si le surcoût actuel des biocarburants est élevé, il pourrait encore fortement croître si les pouvoirs publics ne réduisent pas l'usage des biocarburants.** Les volumes de ventes de carburants pour la décennie 2020-2030 sont délicats à prévoir. Dans un scénario où le volume annuel total de carburant vendu en 2030 serait comparable au niveau de 2019, le surcoût annuel lié aux biocarburants pourrait gonfler nettement au-delà du milliard d'euros actuel, en tenant compte des taux d'incorporation croissants prévus par le PNEC<sup>10</sup>. Une certaine réduction de la consommation de carburants peut cependant être espérée. **Si la consommation totale de carburants est réduite de 29 % d'ici 2030, comme projeté par le PNEC, le surcoût annuel liés aux biocarburants serait réduit d'autant.**

Par ailleurs, le taux d'incorporation de biocarburants pourrait également être réduit : **l'utilisation maximale des flexibilités prévues par la législation européenne permettrait de réduire le taux d'incorporation de biocarburants à 1,75 % au lieu des 10,45 % actuellement prévus par la Belgique pour 2030<sup>11</sup>. Il en résulterait une diminution du surcoût annuel d'un facteur 5 environ.** Une révision du PNEC est donc possible et souhaitable, afin de diminuer l'incorporation de biocarburants.

## Conclusion et recommandations

Au niveau climatique, les biodiesels vendus aux pompes belges en 2020 ont causé 1.924 ktCO<sub>2</sub>eq d'émissions supplémentaire par rapport à celles, déjà élevées, qui auraient été obtenues en ayant recours à du diesel fossile à la place<sup>12</sup>. **Ce surplus d'émissions équivaut à plus de 8,5 % des émissions du secteur du transport belge en 2020.**

Il est préférable d'éviter d'intervenir sur le marché pour soutenir politiquement des productions non durables. **Le politique a pour responsabilité d'œuvrer à la transition bas carbone, pas d'obliger les citoyens à consommer des produits chers et peu durables, voire même destructeurs, comme la majorité des biocarburants en vente dans notre pays.**

<sup>7</sup> <https://www.newscientist.com/article/2312151-cutting-biofuels-can-help-avoid-global-food-shock-from-ukraine-war/>

<sup>8</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0140988316301323?via%3DiHub>

<sup>9</sup> <http://iea-ret.d.org/wp-content/uploads/2016/08/20160202-IEA-RETD-RES-T-BIOPLANT-1.pdf>

<sup>10</sup> Plan National Energie Climat, adopté par la Belgique fin 2019.

<sup>11</sup> Chiffre en part énergétique réelle. En particulier la flexibilité de la directive RED II, Article 26, §1, alinéa 4, qui permet à un état membre de réduire de 7 points son obligation d'énergie renouvelable dans le transport s'il choisit de ne pas utiliser de biocarburants de première génération.

<sup>12</sup> <https://www.iew.be/wp-content/uploads/2022/03/PUB-2022-03-Evaluation-de-la-politique-belge-dincorporation-dagrocarburants-No-4.pdf>



**Nous avons beaucoup à faire pour investir dans des solutions durables, telles que les transports en commun décarbonés, la mobilité douce et partagée, l'électricité renouvelable, etc.** Nous ne pouvons pas nous permettre de dilapider nos ressources dans des voies contre-productives.

L'utilisation maximale des flexibilités prévues par la législation européenne permettrait de réduire le taux d'incorporation de biocarburants à 1,75 % au lieu des 10,45 % actuellement prévus par la Belgique pour 2030<sup>13</sup>. Il en résulterait une diminution du surcoût annuel d'un facteur 5 environ.

**Une révision du PNEC est possible et souhaitable, afin de diminuer l'incorporation de biocarburants.**

**S'agissant d'une politique publique dont le coût repose intégralement sur le consommateur** (un peu à la manière des certificats verts pour l'électricité), **il importe d'avoir une évaluation régulière de ses effets économiques, sociaux et environnementaux.** Ce type d'évaluation a été beaucoup trop léger dans le chef des pouvoirs publics jusqu'ici. Nos organisations lèvent un voile sur les coûts réels de la politique d'incorporation de biocarburants. Elles appellent les pouvoirs publics à mettre en place une évaluation systématique et transparente. Elles insistent par ailleurs **pour que l'usage des biocarburants issus de matières premières alimentaires et agricoles soit réduit sans délai dans notre pays, alors qu'une crise mondiale des prix alimentaires est en cours et fragilise la capacité de populations entières à se nourrir.**

En parallèle, **il importe qu'une politique volontariste de réduction de la consommation globale de carburants soit mise en place, à travers les compétences fédérales, régionales et communales touchant à la mobilité.** La Belgique s'est déjà engagée à réduire sa consommation totale de carburants de 29 % d'ici 2030, mais cet objectif devrait être renforcé, et surtout traduit en mesures concrètes.

Contact : Noé Lecocq - [n.lecocq@iew.be](mailto:n.lecocq@iew.be)

---

<sup>13</sup> Chiffre en part énergétique réelle. En particulier la flexibilité de la directive RED II, Article 26, §1, alinéa 4, qui permet à un état membre de réduire de 7 points son obligation d'énergie renouvelable dans le transport s'il choisit de ne pas utiliser de biocarburants de première génération.