

Numéro 10 – Février 2024

## **ETHANOL**

### **1- Cours mondiaux de l'éthanol**

À la fin de l'année 2023, les inquiétudes liées à la croissance économique mondiale en Europe, aux États-Unis ou encore en Chine, continuent d'affecter durablement la demande mondiale de pétrole prolongeant ainsi la baisse des cours des produits pétroliers. Cependant, le début de l'année 2024 marque le retour de la hausse des cours qui est infléchi par la montée des tensions géopolitiques au Proche-Orient, la réduction de la production de pétrole de l'Opep+, les mesures de relance en Chine, mais aussi la croissance économique américaine qui a résisté aux prévisions pessimistes.

### **2- Aux États-Unis**

L'EPA (Environmental Policy Agency) qui encadre la politique d'incorporation des biocarburants et ses obligations d'incorporation dites RFS (Renewable Fuels Standard) établit désormais des mandats d'incorporations sur trois années.

Un peu plus de 20,9 milliards de gallons de biocarburants doivent être incorporés en 2023, dont 72 % à base d'éthanol de maïs ; 21,5 milliards de gallons en 2024 ; 22,3 milliards de gallons en 2025.

L'émission de certificats d'incorporation appelés RIN (Renewable Identification Number) assure le respect de l'obligation physique d'incorporation des biocarburants. Les raffineurs peuvent ainsi incorporer des biocarburants ou acheter ces certificats pour valider leurs obligations d'incorporation.

Cependant, il existe des exonérations d'incorporation accordées aux petits raffineurs (moins de 75 000 barils par jour) qui doivent démontrer que se mettre en conformité avec le RFS les met en difficulté économique.

Mais l'EPA refuse d'accorder les demandes d'exonérations à incorporer des biocarburants depuis 2018 en raison des différentes affaires judiciaires entre les « Big Corn » (le lobby des producteurs de biocarburants) et les « Big Oil » (le lobby des raffineurs) dont font l'objet ces demandes d'exemptions.

Aucune dérogation n'a été accordée aux raffineries sous le gouvernement de Biden depuis 2018, tandis que 34 exemptions avaient été accordées aux raffineurs rien qu'en 2017 sous le gouvernement de Trump.

De ce fait, L'EPA refuse les demandes d'exonérations pour être cohérente avec les décisions de justice rendues ou suspend ces demandes en attendant la décision de justice.

À date, l'EPA a rejeté ou suspendu 41 exemptions demandées entre 2021 et 2024.

Autre sujet de mécontentement pour les producteurs d'éthanol : l'arbitrage des règles de subventions qui déterminent les matières premières éligibles aux carburants d'aviation aérien (SAF). Depuis 2022, la loi de réduction contre l'inflation (IRA) permet aux producteurs de SAF de solliciter des crédits d'impôts (1,25\$ par gallon) si leur carburant génère au moins 50 % de réduction de GES selon une méthode d'ACV. Cette méthode exclut l'ATJ (Alcool to jet) à base de maïs.

### **3- Au Brésil**

Le pays arbitre toujours à la faveur du sucre au détriment de l'éthanol pour les débouchés de la canne à sucre. En effet, il bénéficie toujours d'une surproduction de canne à sucre depuis les deux dernières campagnes dans un contexte de déficit d'offre mondiale de sucre lié aux mauvaises récoltes d'importants pays producteurs, tels que l'Inde et la Thaïlande, qui ont enduré le phénomène météorologique El Niño. Le Brésil vient compenser ce déficit avec sa production nationale de sucre, mais rencontre des difficultés logistiques pour acheminer ces flux dans ses ports exports. Des goulots d'étranglements en résultent et les cours du sucre se maintiennent à des niveaux élevés.

Pour autant, la production d'éthanol n'a jamais été aussi dynamique (+ 7 % en 2023 par rapport à 2022) car l'abondance de la production de canne à sucre vient soutenir la production d'éthanol à base de canne à sucre. Le pays profite également d'une production record de maïs, qu'il utilise de façon croissante pour produire l'éthanol (+ 33 % en 2023) La production d'éthanol à base de maïs représente désormais 18 % de la production totale d'éthanol en 2023.

### **4- En Inde**

Grâce au soutien de sa politique nationale visant à atteindre l'E-20 d'ici 2025, l'Inde produit de l'éthanol issu du sucre et incorpore ce produit dans l'essence de façon croissante chaque année.

Cependant, le pays doit faire face à la baisse de sa production de sucre induite par le phénomène El Niño et tente de maîtriser la croissance du cours du sucre sur son marché intérieur. Par conséquent, l'Inde a restreint en octobre 2023 ses exportations de sucre pour une durée indéterminée. Il encourage également l'incorporation du sucre dans la production d'éthanol pour que cette dernière reste dynamique.

# BIODIESEL

## 1- Cours des huiles et esters méthyliques de l'Europe

Les cours des huiles végétales sur le marché européen sont en baisse en 2023 par rapport à l'année atypique de 2022 qui a vu débuter le conflit en Ukraine. Pour autant, une reprise des cours s'était amorcée à l'été 2023, encouragée par des perspectives d'une offre d'huiles végétales réduite en raison de mauvaises récoltes dans les zones de production (au Canada et en Australie pour le colza/canola ; en Asie du Sud-est pour la palme avec le phénomène El Nino).

Depuis le début de l'année 2024, cette reprise des cours s'est essouffée car la demande mondiale s'est réduite, notamment la demande chinoise. Les coûts du fret qui ont explosé du fait des problèmes d'insécurité du transport maritime en Mer Rouge participent à cette baisse de la demande mondiale.

Les cours des esters méthyliques (EM), suivent mécaniquement les fluctuations des cours du gazole et des produits pétroliers.

## 2- En Amérique du Sud

L'Argentine, en grande difficulté économique, cumule les problèmes :

- La sécheresse historique et persistante affecte profondément la récolte et la production de soja. Il en résulte des perspectives de rendements et de production réduites : la production de biodiesel à base de soja a chuté de plus de 50 % sur les dix premiers mois de l'année 2023 ;
- La pression inflationniste exponentielle atteint des sommets (+211 % en 2023) et dévalue proportionnellement le peso argentin sur le marché des changes. Cette situation pénalise les minces exportations (-84 % sur les exportations sur les dix premiers mois de l'année 2023), les débouchés vers les États-Unis sont fermés avec des droits anti-dumping, ceux vers l'UE ont atteint leurs quotas annuels ;
- Les usines de biodiesel sont à l'arrêt sans demande domestique et de possibilités d'exporter.

Dans ce contexte, le président libéral Javier Milei, élu en novembre 2024, souhaite modifier radicalement la politique sur les biocarburants en supprimant toute la réglementation actuellement en place à l'exception des mandats d'incorporation. Le projet de loi est débattu début 2024.

Le Brésil est le premier producteur et exportateur mondial de soja en 2023. D'une part, le pays produit

du biodiesel issu à 70 % d'huile de soja, incorporé de façon croissante. Les mandats d'incorporation de biodiesel prévoient d'ailleurs de passer de 12 % à 14 % en mars 2024 et à 15 % en mars 2025. D'autre part, le pays envisage le déploiement d'un programme national de carburant d'aviation durable (SAF) et de diesel vert (à base d'huiles hydrotraitées) dans le cadre du projet de loi « Carburants du futur » sera débattu en février 2024 par le gouvernement.

## 3- Aux États-Unis

La production de biodiesel issu des esters méthyliques d'acides gras (« FAME ») bénéficie de la hausse des mandats d'incorporation dans le cadre de la politique d'incorporation introduite de 2023 à 2025.

La production de diesel renouvelable issu des huiles hydrotraitées (« Renewable diesel ») est privilégiée par des crédits d'impôts (1,25\$ par gallon) pour les « carburants propres », introduits par la loi sur la réduction de l'inflation (IRA) en 2022. Par ailleurs, des états comme la Californie augmentent leurs consommations de ce diesel dans le cadre d'objectifs de décarbonation plus élevés que l'État fédéral. Les huiles hydrotraitées représentent désormais plus de 60 % de la production totale de biodiesel en 2023.

## 4- En Asie

Les pays d'Asie du Sud-Est appliquent des politiques nationales d'incorporation de biocarburants pour soutenir une production de biodiesel à base d'huile de palme.

Bien que la Malaisie penne à accroître ses mandats d'incorporation de biodiesel de 10 % à 20 % - initialement reportés à 2022 puis 2023, ils ne sont toujours pas appliqués début 2024 - l'Indonésie a augmenté ses mandats d'incorporation de 30 % à 35 % à l'été 2023 avec succès. Le pays prévoit également d'introduire 5 % de SAF à partir de 2025 dans les carburants aériens.

De son côté, la Chine produit significativement des volumes d'EM, essentiellement à base d'huiles de cuisson usagées de palme, mais ne dispose pas d'une politique d'incorporation. Ces volumes sont essentiellement destinés au marché de l'Union européenne, très attractif. Dans ce contexte, une enquête anti-contournement de l'UE est en cours depuis l'été 2023 pour répondre à des soupçons de fraudes sur ces flux.

Par ailleurs, le pays prévoit fin 2023 des projets pilotes pour stimuler la production de biodiesel à base huiles de cuisson usagées sans pour autant annoncer de mandats d'incorporation de biodiesel.