

ETHANOL

1- Cours mondiaux du pétrole

L'année 2025 est marquée par une chute du prix du pétrole de près de 15 %. Une production américaine record associée à la demande chinoise atone ont entraîné un surplus mondial de 3,84 millions de barils par jour. Les tensions géopolitiques (frappes ukrainiennes sur les infrastructures russes, sanctions occidentales, etc.) ont créé de la volatilité mais sans inverser durablement la tendance à la baisse.

Dans ses projections 2026, l'Agence Internationale de l'Énergie prévoit une augmentation de la demande mondiale de pétrole. Malgré cette hausse, le marché devrait maintenir un surplus de 3,69 millions de barils par jour.

2- Cours de l'éthanol en Europe

Le cours de l'éthanol européen, de l'ordre de 660 €/m³, est resté stable en 2025 par rapport à l'année précédente.

Cependant, depuis le 1^{er} janvier 2026, les Pays-Bas n'acceptent plus l'éthanol dénaturé importé (mélangé à des additifs le rendant impropre à la consommation, permettant d'éviter les taxes sur l'alcool de consommation) pour remplir les obligations de la RED III. Seul l'éthanol non dénaturé sera désormais éligible ; une mesure qui vise à protéger la production européenne en rendant les importations moins attractives, notamment états-uniennes.

Effectivement, la proportion des exportations d'éthanol au départ des États-Unis dans la consommation européenne a doublé en 2025 et représente 12 % sur les 10 premiers mois de l'année.

Cette dynamique s'explique en partie par le crédit d'impôt américain 45Z, qui permet aux producteurs de maintenir des prix attractifs et de soutenir leurs exportations.

3- Aux États-Unis

Les cours de l'éthanol états-unien à base de maïs ont subi une légère augmentation, de l'ordre de 3,7 % ; ce qui se rapproche de l'augmentation enregistrée sur le cours du maïs.

La hausse de 12 % des exportations sur les 10 premiers mois de 2025 et les faibles stocks initiaux peuvent également expliquer cette hausse des prix, en dépit de la baisse des cours de l'essence.

4- Au Brésil

Le prix de l'éthanol brésilien a progressé de 6,5 % en 2025 par rapport à l'année précédente. Cette hausse s'explique notamment par l'augmentation de 11 % du cours du maïs, matière première de plus en plus utilisée dans la production d'éthanol. La part de l'éthanol de maïs dans la production totale brésilienne a en effet continué sa progression pour atteindre environ 25 % en 2025, contre 20 % en 2024.

Cette évolution structurelle contribue à la hausse des prix de l'éthanol, puisque le maïs constitue une matière première plus coûteuse que la canne à sucre.

Cette année encore, le Brésil privilégie sa consommation intérieure d'éthanol, réduisant ses exportations.

5- En Inde

L'Inde s'est engagée en octobre 2025, à quadrupler sa production et sa consommation de biocarburants d'ici 2035.

Cependant, les producteurs indiens d'éthanol pressent le gouvernement pour accélérer l'adoption des véhicules flex-fuel et d'augmenter les mandats de mélange, craignant une sous-utilisation des capacités. Malgré l'atteinte de l'objectif de 20% d'éthanol dans l'essence dès 2025 (avec cinq ans d'avance), la capacité de production dépasse 18 milliards de litres par an alors que 10,5 milliards de litres ont été commandés pour 2025-26.

BIODIESEL

1- Cours des huiles et du biodiesel en Europe

En Europe, les cours des huiles de colza, de soja, de palme, ainsi que les huiles de cuisson usagées et les graisses animales ont augmenté de l'ordre de 8 % à 14 % en 2025.

Cette dynamique s'explique principalement par une demande mondiale accrue de biocarburants. L'Indonésie souhaite passer au mandat B50 (50% de biodiesel dans le diesel) en 2026 et les mandats de production des États-Unis annoncés cet été entraînent une augmentation des volumes de production cible de biodiesel à plus du double en 2026.

En ce sens, le biodiesel européen suit la hausse du cours de l'huile de colza (+ 8,1 %), mais tempérée par la baisse du prix du gazole, avec une augmentation de 6 %.

Le marché européen du biodiesel devrait être fortement influencé par la suppression attendue du double comptage des biocarburants avancés en Allemagne et aux Pays-Bas à partir de 2026, dans le cadre de l'alignement de leurs dispositifs nationaux avec la directive RED III sur une logique fondée sur la réduction des émissions de GES.

En France, le projet d'IRICC (Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants), actuellement en consultation, vise à remplacer la TIRUERT par un mécanisme fiscal basé sur l'intensité carbone des carburants sur l'ensemble de leur cycle de vie, ce qui conduirait à abandonner la logique de double comptage à partir de 2027.

Concernant les importations de biodiesel, l'Europe les a réduites de 37 %, avec une nouvelle année de baisse (- 97 %) pour les importations de biodiesel chinois qui sont aujourd'hui proche de zéro.

Cette baisse des importations de biodiesel a été compensée par une hausse des importations européennes de graisses et huiles animales ou végétales en provenance de Chine, de l'ordre de 73 % par rapport à l'année précédente, amenant les professionnels du secteur à suspecter un détournement des droits antidumping imposés sur le biodiesel chinois.

2- Aux États-Unis

Le prix de l'huile de soja est en forte hausse en 2025, tirant le biodiesel états-unien à la hausse sur une moyenne de 1 214 \$/t en 2025 et en lien avec une forte demande en biodiesel.

Cet été, le gouvernement américain a revu à la hausse des mandats de production de biocarburants, avec un doublement des volumes de production de diesel renouvelable entre 2025 et 2026.

3- En Amérique du Sud

Au Brésil, le taux obligatoire de mélange du biodiesel dans le diesel a été relevé de 14 % à 15 % en 2025. L'augmentation du mandat à 16 % prévue pour mars 2026 pourrait être retardée en raison d'un manque de matières premières et des prix élevés de l'huile de soja.

En Argentine, la production de biodiesel a augmenté de 18 % par rapport à 2024, principalement destinée à l'exportation, notamment vers l'Union Européenne, et ce, malgré de fortes tensions sur l'huile de soja, tirant le prix du biodiesel à la hausse.

Cependant, la Commission européenne, dans une consultation prévue jusqu'au 18 février 2026, propose d'inclure le soja en plus de la palme dans la catégorie des biocarburants à forte teneur ILUC (changement indirect d'affectation des sols). Si ce texte est approuvé, cela pourrait engendrer une forte diminution des importations de biodiesel en provenance d'Amérique du Sud.

4- En Asie

Le prix de l'huile de palme, déjà relativement haut en 2024, a continué à grimper en 2025 (+ 10 %) en raison de contraintes d'approvisionnement. Le mandat B40 mis en place en Indonésie, avec une augmentation à B50 à venir, nécessiterait le recours à 17 millions de tonnes d'huile de palme.

Pour financer la mise en place de ce mandat, l'Indonésie augmentera ses taxes sur les exportations d'huile de palme brute à 12.5 % à partir du 1^{er} mars, contre 10 % actuellement. Ce différentiel permettra de financer la subvention de prix entre les carburants fossiles et le biodiesel.

La Chine a obtenu de nouvelles licences d'exportation de SAF, lui permettant de répondre à la demande européenne tandis qu'elle redirige sa production de biodiesel vers les pays asiatiques.