

ETHANOL

1- Cours mondiaux de l'éthanol

L'année 2021 marque l'explosion des cours de l'éthanol. Celle-ci est soutenue par le contexte inflationniste des cours de l'énergie, avec une production qui ne compense pas la reprise de la demande. Par ailleurs, la pression des cours est forte en Europe. Une forte reprise de la consommation y est en effet observée durant la période post confinement, notamment avec la progression de la couverture vaccinale. Elle s'est néanmoins rétractée à l'arrivée du nouveau variant Covid en fin d'année.

2- Aux États-Unis

Depuis la chute historique de la production d'éthanol associée à la baisse de la consommation de carburants en 2020, plusieurs plans de soutien venant en aide aux producteurs de biocarburants sont mis en place en 2021 (le « Pandemic Assistance » de 700 M\$ en juin et une aide supplémentaire de 800 M\$ en décembre).

La politique d'incorporation des biocarburants et ses obligations d'incorporations dites RFS (Renewable Fuels Standard) opposent les « Big Corn » (le lobby des producteurs de biocarburants) et les « Big Oil » (le lobby des raffineurs). La publication des mandats RFS 2021 et 2022 s'est faite en décembre 2021. Alors qu'ils devaient être identiques à ceux de 2020 pour tenir compte de la chute de la demande de carburants, l'EPA (Environmental Policy Agency – qui encadre la politique d'incorporation) les a considérablement réduits. Cette politique de réduction a de plus été étendue de manière rétroactive aux mandats d'incorporation 2020, alors même qu'ils avaient déjà été arrêtés, provoquant la colère des producteurs de biocarburants.

De plus, des incertitudes menacent cette politique d'incorporation, dont les mandats RFS définis depuis 2007 arrivent à échéance en 2023. Le gouvernement de Joe Biden envisage notamment une forte transition vers le véhicule électrique pour atteindre les objectifs de réduction GES dans les transports d'ici 2050. Des incertitudes persistent également sur les volumes des biocarburants à incorporer dans un contexte d'affaires judiciaires en cours autour des exemptions à payer les RIN (Renewable Identification Number).

Les RIN sont des certificats d'incorporation, émis pour garantir le respect de l'obligation physique d'incorporation. Les raffineurs peuvent incorporer des biocarburants ou acheter ces certificats pour valider leurs obligations d'incorporation. Les RIN sont détachés de leurs productions lors de la phase

d'incorporation et deviennent négociables, les sociétés qui les possèdent pouvant les conserver deux ans, les utiliser ou les revendre aux autres raffineurs (ou importateurs) pour qu'ils valident leurs obligations d'incorporations.

Des exonérations d'incorporation existent et sont accordées aux petits raffineurs (moins de 75 000 barils par jour) qui arrivent à prouver que se mettre en conformité avec le RFS menace leur viabilité économique. Leur nombre a cependant quadruplé sous la présidence de Donald Trump.

Par exemple, de gros producteurs disposant de petites unités de raffinage ont été exemptés, ce qui réduit la part de carburant disponible pour les mandats d'incorporation et fait grimper la valeur des RIN échangés sur le marché.

Après une série de procès, la justice a tranché à l'été 2021 en faveur des raffineurs qui étaient menacés de se voir annuler un certain nombre d'exonérations accordées ces dernières années. Suite à ces procès, le volume de carburants qui sera exempté des mandats d'incorporations n'est pas connu.

3- Au Brésil

En 2021, la production d'éthanol a chuté, notamment en raison de la baisse de la production de canne à sucre, impactée par de mauvaises conditions météorologiques, ayant affecté la récolte et les rendements. Concernant les débouchés de la canne à sucre, le pays privilégie une partie de l'année la production de sucre par rapport à l'éthanol, mais la remontée des cours de l'éthanol inverse la tendance à la faveur de ce dernier.

Parallèlement, la baisse de la production d'éthanol coïncide avec une faible demande domestique, dans un contexte inflationniste des prix des carburants. Pour enrayer cette hausse des prix, le gouvernement envisage de réduire le mélange d'incorporation d'éthanol dans l'essence (de 27 % à 18 %).

Les objectifs d'incorporation du programme RenovaBio et sa politique nationale d'incorporation mise en œuvre depuis 2020 sont revus à la baisse en 2021. Le volume de cBios (crédits d'économie de tonne de CO₂, échangés dans le cadre de la politique RenovaBio pour atteindre les objectifs de réduction de GES) a été réduit de 40 % sur 2021 par rapport à l'objectif initial.

4- En Chine

Le pays reconstruit ses stocks amoindris durant la période de pandémie, si bien que la consommation de la Chine en produits agricoles est fortement repartie, mettant leurs cours sous pression en 2021.

BIODIESEL

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

En 2021, les cours des huiles sur le marché européen subissent une hausse exponentielle.

En début d'année, l'offre restreinte en huiles végétales ne permet pas de répondre à la pression de la forte demande de la Chine et de l'Inde, qui reconstituent leurs stocks. Depuis l'été 2021 et la perspective d'augmentation des productions de soja aux États-Unis et de colza au Canada sur la prochaine campagne, les cours des huiles de soja et de colza se sont rétractés.

Les cours des huiles de palme et des huiles usagées sont cependant toujours sous pression en raison des incertitudes qui pèsent sur la production dans les principaux pays producteurs que sont la Malaisie et l'Indonésie, avec notamment :

- la recrudescence de la pandémie, qui pourrait induire des restrictions de main-d'œuvre pour travailler dans les plantations ;
- la hausse du prix des engrais, qui pourrait entraîner la baisse de leurs utilisations puis compromettre le rendement et la production de palme.

La pression des cours des huiles se reporte sur les esters méthyliques, et la pression des prix du carburant tire les prix vers le haut.

Les cours des esters méthyliques d'huiles usagées et d'huiles animales (EMHU, EMHA) bénéficient toujours de taux d'incorporation de biodiesel élevés dans certains pays membres de l'Union européenne (UE) ayant des objectifs de consommation de produits à base de déchets, tels que l'EMHU et l'EMHA, plus élevés que les autres, et cela pour répondre à la hausse de l'objectif de réduction des GES dans le cadre de la Directive des Energies Renouvelables dite RED II (Directive UE 2018/2001).

2- En Argentine

Sous pression de la forte demande de la Chine en soja et tourteau de soja, les cours de l'huile de soja et l'ester méthylique de soja explosent en 2021.

Cet été, le gouvernement argentin a promulgué une loi visant à réduire les mélanges de biodiesel pour tenter de réduire les coûts du carburant, dans ce contexte inflationniste qui fait grimper les prix de l'énergie et des matières premières agricoles. Les taux d'incorporation de biodiesel passent ainsi de 10 % à 5 %.

Les taxes à l'exportation restent très élevées depuis janvier 2021, s'établissant à 31 % pour l'huile de soja et les tourteaux de soja, et 29 % pour l'ester méthylique de soja.

3- Aux États-Unis

La forte demande chinoise de soja, de tourteaux de soja et d'huile de soja, couplée à une récolte limitée aux États-Unis, fait pression sur le cours du biodiesel en 2021. Néanmoins, la production de soja devrait s'accroître dans la prochaine campagne, avec des prévisions de superficies de plantations et de semis plus importants que prévus.

La production de biodiesel est en recul en 2021, malgré son programme de soutien qui rétablit le crédit d'impôt de 1\$ par gallon pour les mélanges de biodiesel depuis 2018. Ce programme arrive à échéance en 2022. La production bénéficie également des plans de soutien accordés aux producteurs de biocarburants (le « Pandemic Assistance » de 700 M\$ en juin et l'aide supplémentaire de 800 M\$ en décembre).

4- En Asie

Les programmes de soutien au biodiesel dans les pays d'Asie du Sud Est, qui étaient un moteur de l'accroissement de la consommation de biocarburants dans cette région, ont été affectés par la pandémie mondiale.

En Indonésie, le déploiement du mandat d'incorporation de biodiesel à 40 %, initialement prévu en 2021 puis en 2022, est finalement reporté en 2024 en raison de l'effondrement de la production d'huile de palme, mais aussi du fait de l'explosion record des cours de l'ester méthylique de palme.

En Malaisie, le programme d'augmentation des mandats de biodiesel de 10 % à 20 % est maintenant reporté à la fin de l'année 2022.

L'Indonésie et la Malaisie sont dans l'attente d'un retour de leurs plaintes déposées auprès de l'OMC contre l'UE, qui prévoit – dans le cadre de la RED II – l'élimination progressive de l'huile de palme dans les biocarburants d'ici 2030, car considérée comme source d'un risque élevé de changement d'affectation des sols (ILUC).

L'huile de palme fait en effet partie de la catégorie ILUC à haut risque, en raison des préoccupations environnementales liées à la déforestation que sa culture engendre dans les principaux pays producteurs, que sont ces deux pays concernés.

Contrairement à ses voisins, la Chine n'a pas de politique nationale de soutien au biodiesel : le taux d'incorporation de biodiesel s'élève à 0,2 % depuis ces trois dernières années. La production de biodiesel, essentiellement à base d'huiles usagées de palme, est exclusivement tournée à l'exportation, notamment le marché de l'UE qui est attractif.