

# L'huile de palme, le nouveau diable rouge ?

*Le mouvement a commencé par la Norvège, suivie par la France, pour exclure l'utilisation des biocarburants à base d'huile de palme dès 2020. En mars dernier, la Commission européenne a exclu le biodiesel de palme de la liste des biocarburants durables. Ainsi, son utilisation sera progressivement réduite à partir de 2023 pour être complètement bannie en 2030. Le Parlement européen a deux mois pour adopter ou rejeter ces mesures.*

## Quelles conséquences pour la filière des biocarburants ?

L'huile de palme, utilisée dans la filière alimentaire, dans les cosmétiques, mais aussi dans les biocarburants, a une très mauvaise presse en Europe.

Accusée de provoquer une déforestation galopante dans les pays producteurs comme l'Indonésie et la Malaisie, l'huile de palme est devenue la bête noire de l'Europe, sous pression des ONG et de l'opinion publique.

La mesure d'interdiction par l'UE a déclenché la colère des pays producteurs : l'Indonésie a menacé de sortir de l'accord de Paris et la Malaisie de boycotter des produits européens.

Les pays de l'Union européenne importent 6,9 millions de tonnes d'huile de palme (brute ou raffinée). Autour de **2 millions** sont destinées à la production de biodiesel traditionnel (Methyl Ester). Près de **2 millions de tonnes** sont aussi consommées par l'industrie récente de la production de biocarburant HVO (co-processing/pure).

Les **2,9 millions de tonnes restantes sont destinés à d'autres industries**, qui ne sont pourtant pas inquiétées par une quelconque mesure d'interdiction.

## Le poids modéré de l'huile de palme dans la production de biocarburants traditionnels

**En Europe, la demande en biodiesel de palme (PME) serait autour de 3,25 millions de tonnes, soit environ 23% de la demande globale en biodiesel en Europe.**

Au total, l'Europe a importé 3 320 000 tonnes de biodiesel en 2018 (palme, soja et autres), dont 1 250 000 tonnes de biodiesel de palme.

Le biodiesel de palme (PME) est le plus compétitif en termes de prix, mais sa qualité ne convient pas aux normes européennes. Ainsi, le biodiesel de palme doit être mélangé au biodiesel de colza. Ce dernier est nettement supérieur aux normes de qualité, mais son prix est très élevé.

Le mélange palme/colza permet d'obtenir un biodiesel respectant les normes européennes à un prix compétitif.

## Exclure l'huile de palme des biocarburants : et après ?

L'argument principal de l'exclusion de l'huile de palme des biocarburants est son impact écologique néfaste.

Pourtant, même les ONG s'accordent sur le fait qu'une interdiction sèche conduira à reporter le problème sur d'autres cultures.

Selon le rapport de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) sur l'huile de palme et la biodiversité, les huiles végétales pouvant théoriquement remplacer l'huile de palme seraient beaucoup plus dommageables pour l'environnement, car elles auraient besoin de plus de terres.

Les autres cultures oléagineuses nécessitent 9 fois plus de terres que les palmiers pour produire la même quantité d'huile.

Certes, l'huile de palme a ses inconvénients, mais le soja est le grand absent de ce débat écologique. Pas de déforestation pour le soja alors ?

Si on appliquait strictement l'argument écologique, pourquoi ne pas interdire l'huile de palme et de soja dans tous les secteurs et non seulement dans les biocarburants... ?

Cela provoquerait sans doute une levée de bouclier des industries alimentaires et cosmétiques.

En vérité, les industries européennes et les consommateurs ne sont pas prêts à en assumer les conséquences.

## Quelles conséquences pour la production de HVO ?

L'interdiction de l'huile de palme dans la production de biocarburants pose question dans le processus de développement de la production de diesel de type HVO (hydrotreated vegetable oil).

En France, le sujet est évoqué avec l'installation de l'usine de La Mède.

Certes, cette technologie permet la production d'un biocarburant d'excellente qualité, qui serait compatible avec la politique de réduction des émissions de CO2 dès 2025 dans le secteur de l'aviation (programme CORSIA)

Aujourd'hui, la capacité de production de HVO en Europe est de 1,8 millions de tonnes. Les investissements récents dans la filière sont très importants en Europe et dans le monde. **Dès 2021, la capacité de production (unités dédiés) devrait dépasser 5 millions de tonnes uniquement en Europe.**

Cependant, dans un contexte de fort intérêt pour le biodiesel à base de déchets et une production de colza à son optimum en Europe, comment alimenter les usines de HVO ?

Si l'intérêt national prime et que le prix du biocarburant n'a pas une telle importance, alors pourquoi ne pas développer la culture de colza, dont un tiers de sa production se situe en Europe ?

Toutefois, compte tenu de l'offensive contre l'agriculture intensive et des contraintes agricoles de cette culture, il est peu probable qu'on mise sur le colza.

## Alors, que faire ?

On avance l'idée de graisses animales : mais ce produit n'est pas un déchet et sa demande est historiquement forte, tirée par les marchés alimentaires humain et animal ou encore celui de l'oléochimie.

Doit-on s'attendre à un effet de vase communicant ? Si on interdit l'huile de palme dans les biocarburants, les graisses animales seront déroutées vers les biocarburants au détriment de l'oléochimie et du secteur de l'alimentation animale, qui achèteront alors davantage d'huile de palme... (?)

## Impact de l'exclusion de l'huile de palme des biocarburants

Si l'huile de palme est exclue de la production de biodiesel, cela aura de nombreuses répercussions.

1. Le prix du biodiesel augmentera de manière significative : les prévisions sont de l'ordre de +15/20% au minimum.
2. Des usines de production de biodiesel seront en difficulté et devront alors modifier leur approvisionnement par le colza ou le soja, réduire leur production ou cesser toute activité.
3. La hausse de la demande en huile de colza ou de soja entrainera donc la hausse du prix de ces matières premières.
4. La tension provoquée sur les marchés de matières premières résiduelles aura un impact négatif (forte hausse des prix, un marché en surchauffe, l'agressivité de la compétition dans le sourcing, jusqu'à l'augmentation de la fraude qui pourrait conduire à la vente d'huile résiduelle qui ne serait pas un déchet...).

## Interdire l'utilisation de l'huile de palme dans le biodiesel n'est pas un problème en soi. La vraie question est de savoir par quoi on la remplace.

Ne vous méprenez pas. Le but de cet article n'est pas de dénoncer l'interdiction de l'huile de palme.

Chez GREENEA nous sommes spécialisés depuis 13 ans dans les biocarburants issus de matières premières résiduelles et nous traitons uniquement les huiles déchets (huile usagée alimentaire, graisse animale, huiles acides...). Cette interdiction pourrait donc certainement avoir un impact positif sur notre activité.

Mais une approche individualiste n'a jamais été constructive pour une industrie et nous sommes surtout conscients que les ressources sont limitées.

La France et l'Europe sont cependant en train de faire un choix complexe. Est-ce qu'il ne vaut pas mieux accompagner les pays producteurs d'huile de palme dans la transition écologique et dans la décarbonisation de leur transport et dans la production de leur énergie ?

Il serait sans doute plus pertinent d'augmenter les exigences culturelles, réglementer l'éco-buage et la déforestation et surtout de demander aux pays consommateurs comme l'Inde et la Chine de se joindre aux débats, au lieu d'adopter une interdiction qui a plus un effet d'annonce qu'un impact bénéfique sur l'environnement.

Si on regarde les choses d'une perspective macroéconomique, l'Asie atteindra en 2035 5 milliards d'habitants, soit 400 millions de plus en 15 ans. C'est l'équivalent de plus 50% de la population européenne. Lorsque l'Europe se pose des questions environnementales, l'Asie se pose avant tout la question de la sécurité alimentaire.

## Interdire un produit ne fait que déplacer ou éloigner le problème

**Aujourd'hui, on importe de l'huile de palme ou toute autre matière première (végétale ou résiduelle) pour la production de biocarburants et avant tout pour répondre à la demande européenne en biodiesel. Cette demande, qui émane des Directives Européennes, est supérieure à la ressource en matière première disponible localement.**

**De même, si la production de HVO se développe, c'est aussi en raison d'une réglementation contradictoire sur les biocarburants : les normes européennes imposent 10% d'incorporation, voire plus demain, alors qu'il est techniquement interdit d'incorporer plus de 7% de biocarburants dans le diesel. Le HVO est une exception, car sa qualité est proche d'un diesel classique. Une réponse qui n'est pas abordée aujourd'hui serait tout simplement de réduire les mandats d'incorporation en biocarburants.**

**Dans le contexte actuel, trouver des alternatives aux énergies fossiles est un réel défi. Ce défi nécessite de composer avec les réglementations parfois contradictoires, les contraintes techniques, la prise de conscience écologique et les comportements néanmoins consuméristes du monde actuel.**

Pour plus d'information :  
[contact@greenea.com](mailto:contact@greenea.com)  
[www.greenea.com](http://www.greenea.com)

## RETROUVEZ NOUS

