



Covid-19

Ce que les dirigeants doivent savoir pour planifier le futur
des biocarburants

La pandémie de Covid-19 est une crise humaine historique par son ampleur et sa complexité. Elle met à rude épreuve les systèmes de santé ainsi que les finances nationales et impose à de nombreuses organisations de s'adapter aux changements amenés par le virus et par les réponses des gouvernements.

Le secteur des biocarburants n'a pas été épargné. Durant notre travail de confrontation de cette épreuve avec tous les acteurs dans la chaîne logistique des biocarburants, nous avons remarqué que la plupart des dirigeants se posaient les mêmes questions : Comment puis-je prévoir mes revenus ? Comment ajuster mon budget ? Quand prévoir le retour à la "normale" ?

Bien que ces questions soient pleines de sens, la réalité est qu'il n'est pas nécessaire de se les poser pour l'instant. Du fait des nombreuses incertitudes qui planent sur le secteur, nos efforts devraient plutôt se porter sur l'étude de scénarios et leur utilisation afin de développer des plans d'action robustes.

Demande de biocarburants. En Europe, la mobilité a été fortement réduite du fait des mesures gouvernementales de lutte contre la pandémie de Covid-19. De ce point de vue-là, tous les pays Européens n'ont pas été impactés avec la même intensité, ce que la France et l'Allemagne illustrent bien. En Allemagne, la plupart des *Länder* n'ont pas implémenté de confinement aussi strict que celui appliqué en France. Par conséquent, la mobilité dans les grandes villes allemandes n'a pas autant décliné que les grandes villes françaises pendant ce confinement.

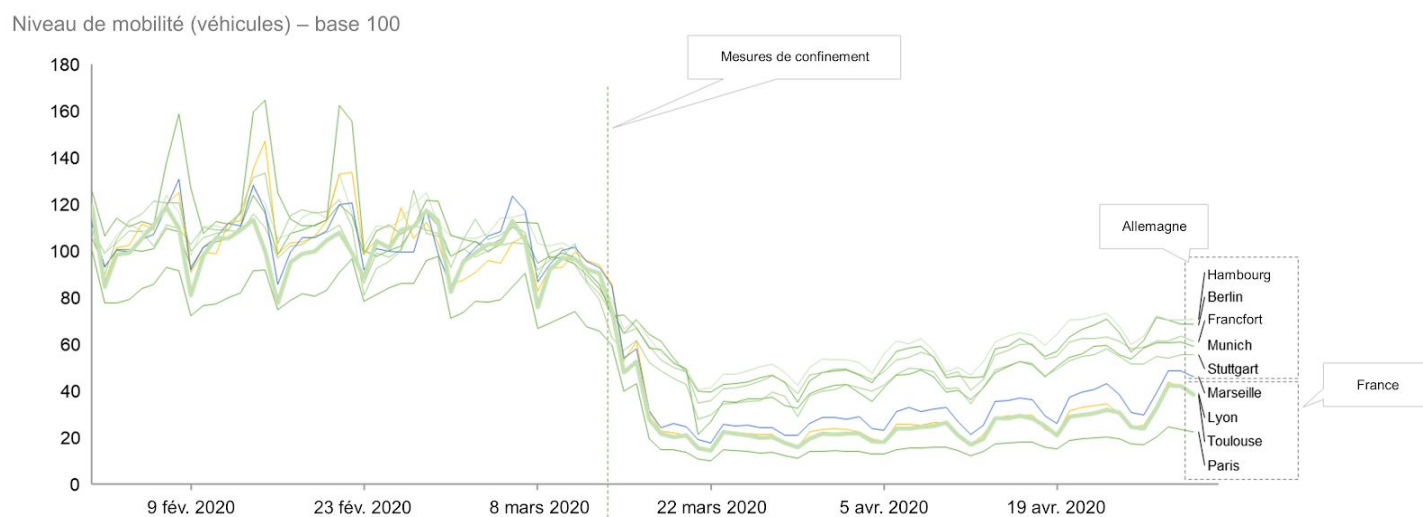


Figure 1 : Courbes de mobilité – villes majeures de France et d'Allemagne (base 100)

Cette réduction drastique des déplacements en Europe a conduit la demande de carburant, et donc de biocarburant, vers un gouffre sans précédent durant le printemps. Après quatre mois de crise du Covid-19, nous commençons à percevoir un schéma dans la manière dont sont impactées les nations européennes. Nous distinguons 3 phases différentes :

- 1) Premièrement, on observe une phase de « ralentissement », pendant laquelle les autorités imposent un confinement afin de ralentir la progression du virus. Le secteur des transports est alors paralysé.

- 2) Deuxièmement, une transition vers une phase de « reprise » s'opère, où les différentes localités redémarrent leurs activités économiques tout en maintenant un taux de contamination réduit. Un risque de retour des mesures de confinement est toujours présent, tandis que le secteur des transports se remet progressivement de la crise.
- 3) Finalement, nous anticipons une phase « future », qui commencera lorsqu'une réponse efficace au Coronavirus aura gagné la confiance des instances de décision. A ce moment-là, le secteur du transport se sera stabilisé autour d'un nouvel état normal.

En nous appuyant sur ce schéma, nous avons développé différents scénarios pour chaque phase afin de prendre en compte les dynamiques changeantes et complexes amorcées par la pandémie. Nous avons mené une étude de plusieurs pays européens afin de mieux cerner les effets post-covid sur l'industrie des biocarburants à l'aide d'une analyse de scénarios. Cette étude a mis en lumière certains contrastes entre pays nord-européens et sud-européens, que l'exemple franco-allemand illustre parfaitement.

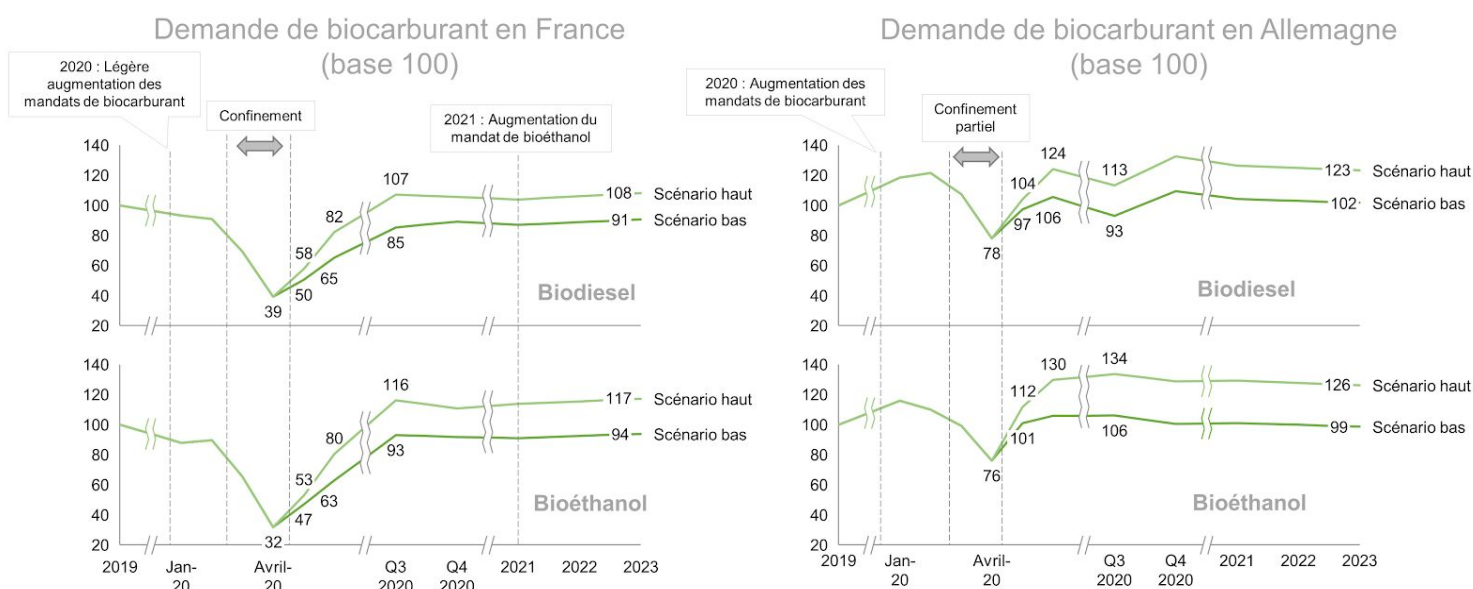


Figure 2 : la demande de biocarburant en France et en Allemagne (base 100)

En France, l'interruption des trajets entre le lieu de domicile et le lieu de travail est le principal facteur de la chute de la consommation de diesel et d'essence, précipitant avec elle près de 70% de la consommation de biocarburants en avril 2020. En Allemagne, les restrictions de déplacement combinées à une forte diminution de la demande de transport routier ont aussi mené la consommation de carburants vers un fort déclin. Cependant, l'important relèvement des mandats en 2020 a permis d'amortir le coup porté aux biocarburants et d'arrêter la chute de la consommation aux alentours de 25% en avril.

La restauration des libertés de mouvement a déjà entraîné une reprise généreuse de la demande de biocarburants, qui devrait se prolonger en l'absence de futurs confinements. La consommation de carburants routiers devrait être tirée par le tourisme intra-européen cet été, plus élevé que d'habitude.

Sur le long terme, l'exemple de la France et de l'Allemagne montre à nouveau des disparités notables. Dans le pire scénario, les augmentations des mandats de biocarburants en 2020 et 2021 en France ne sont pas suffisants pour contrebalancer les effets à long terme de la crise du Covid-19. A l'inverse, la hausse généreuse des mandats allemands permettra au marché de se stabiliser à un niveau supérieur à 2019.

Les usines de biocarburants aux alentours de Rotterdam n'ont presque pas senti les effets de la crise car elles se destinent principalement aux marchés nord-européens tels que l'Allemagne, les Pays-Bas et les pays scandinaves, dont la consommation de carburant ne s'est pas complètement effondrée. Alors même qu'une grande part des contrats en France ont été reportés à 2021, mettant à l'épreuve les capacités de stockage déjà dans le besoin d'expansion, cela n'a pas été le cas aux Pays-Bas.

Collecte de déchets et approvisionnement de biocarburants. En France, en raison de la fermeture des activités de restaurations pendant près de 80 jours, l'approvisionnement en huiles alimentaires usagées (UCO) a subi un ralentissement de 60 à 85% en avril, selon les régions. Les collectes provenaient alors principalement des cantines de services essentiels tels que les hôpitaux et l'armée. Toutefois, la plupart des collecteurs que nous avons interrogés ont déclaré avoir assez de trésorerie pour les 6 à 12 mois à venir et ne s'attendent pas à rencontrer des difficultés financières, du moins sur le court terme.

Les activités de restaurations redémarrent et les collecteurs sont optimistes pour les prochains mois, même si personne ne s'attend à un réel retour à la normale cet été. En effet, les règles de distanciation vont exercer une nouvelle contrainte sur la productivité des restaurants. Les conséquences accumulées de la pandémie s'apparenteront à une chute de 25% de la collecte d'UCO en Europe par rapport à 2019. Les imports d'UCO, quant à eux, seront moins sévèrement touchés et reculeront de seulement 13%, en raison du rebond de la demande dans la seconde moitié de l'année.

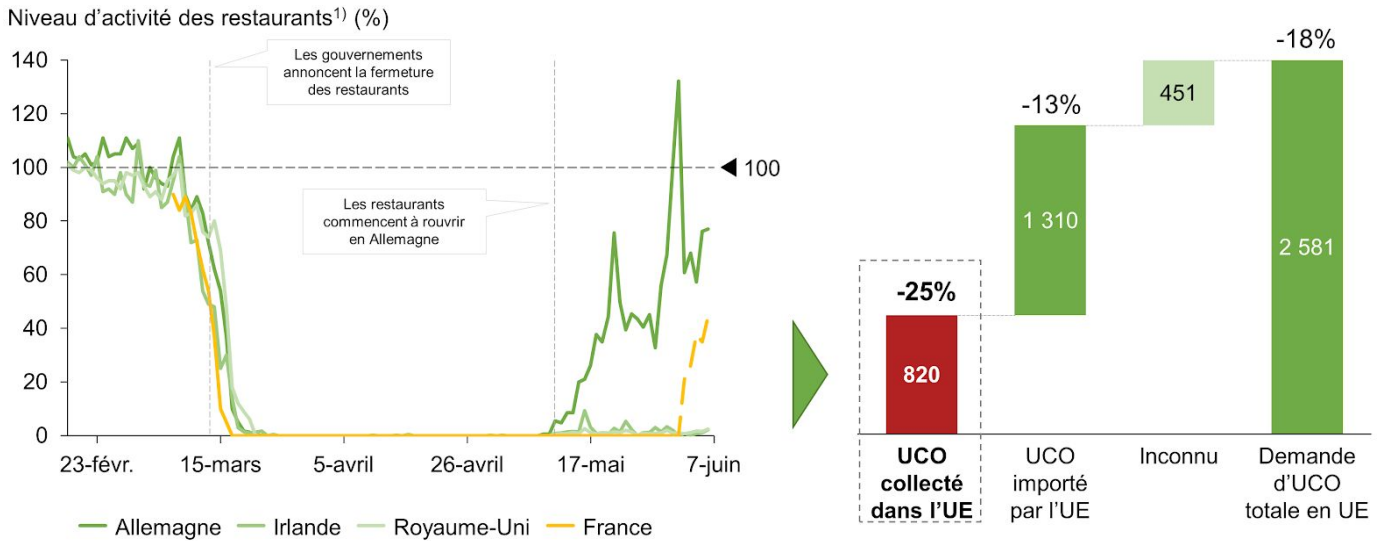


Figure 3 : La faible activité des restaurants entraînera un recul de 25 à 30% des UCO collecté en Europe -

Source : Opentable, Greenea

Note : 1. Nombre de couverts assis en comparaison au même jour l'année précédente

Les conséquences sur les prix des biocarburants et des matières résiduelles. Au vu de la demande en biocarburant, certes faible mais bien existante, confrontée à une pénurie presque totale de matière résiduelle, les prix des matières résiduelles et des biocarburants auraient pu s'enflammer pendant la période de confinement. C'est pourtant l'inverse qui s'est produit, car l'effondrement simultané du prix du pétrole a entraîné celui des prix des biocarburants. Le cours de l'UCOME a baissé de 23% en Mars et celui du FAME de 19%.

La récente relaxation des restrictions de nombreux pays européens et la reprise du cours du baril ont repoussé les prix vers le haut. Depuis le début du mois de mai, l'UCOME a repris 10% et le FAME 23%. S'ils devaient poursuivre leur ascension à ce rythme, les prix auront atteint leur niveau d'avant crise cet été, lorsque toutes les restrictions seront levées.

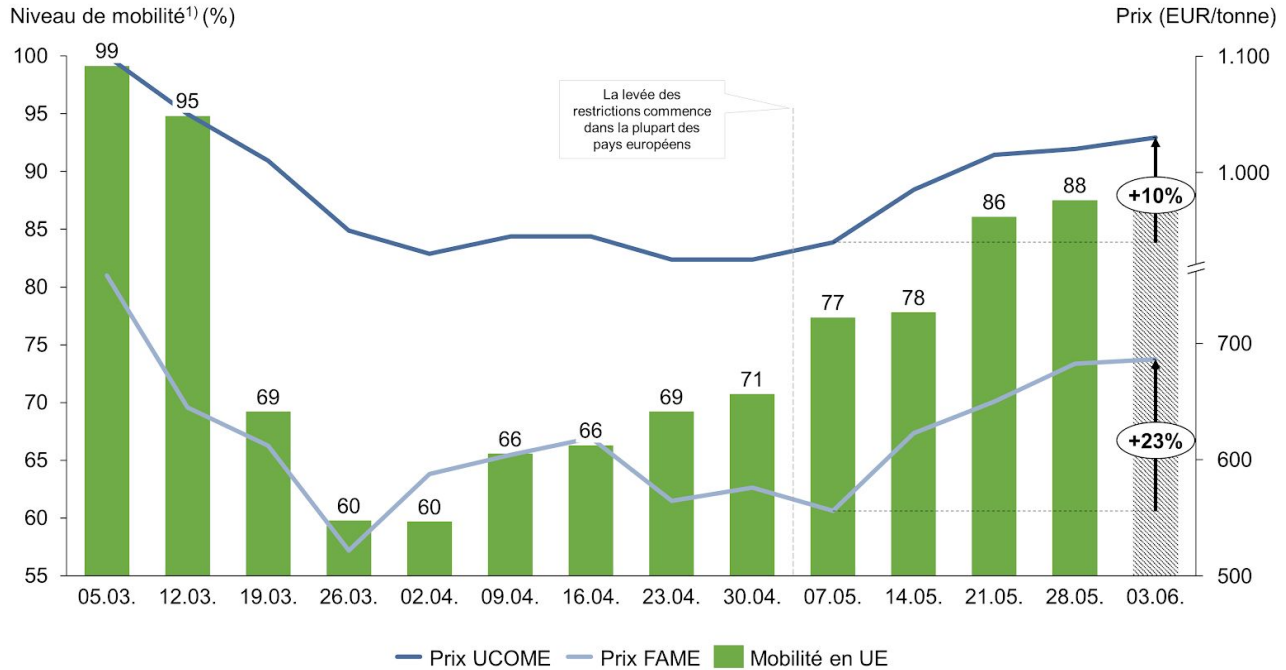


Figure 4 : Les prix des biocarburants vont-ils retrouver leur niveau d'avant crise cet été ? -

Source : Google, Greenea

Note : 1. Moyenne pondérée de la mobilité dans les 27 pays européens et le Royaume-Uni, selon la définition de Google mobility report

Conclusion : Quelles sont les conséquences de la pandémie de Covid-19 pour les marchés européens de biocarburant ? D'un côté, la faible demande a eu un effet dramatique sur la taille du marché. De l'autre, différentes dynamiques de mandats parmi les pays européens vont résulter en différentes croissances de marché.

Le nouveau Coronavirus aura eu le même effet brut en France et en Allemagne, générant des pertes respectives de 770 M€, soit 24% du marché en 2019, et de 749 M€, soit 21%. Les différences se créent lorsque l'on prend en compte l'effet des mandats. L'augmentation des mandats français aideront le marché national à progresser de 60 M€, tandis qu'en Allemagne, la hausse des mandats permettra au marché de se remettre totalement et même de croître de 100 M€, ce qui correspond à une croissance de 3%. Les mandats français ne devraient-ils pas eux aussi augmenter dans un futur proche afin de soutenir le marché ?

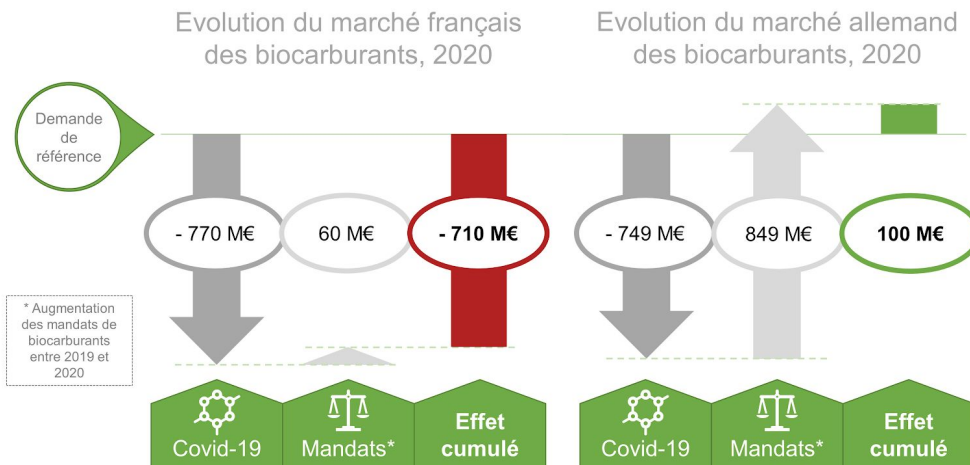


Figure 5 : La hausse des mandats de biocarburants pourrait être crucial pour le rétablissement de l'industrie - Source : Greenea

Perspectives pour les dirigeants. Où investir ? Les entreprises, où qu'elles se situent sur la chaîne de valeur, doivent répondre de toute urgence, évaluer leur situation en considérant le contexte du marché, et saisir les opportunités qui créeront le plus de valeur, tant sur le court terme que sur le long terme. Les entreprises devront s'adapter à la crise en trouvant de nouvelles façons d'utiliser leurs actifs, qu'ils servent à la collecte (par ex. camions, stockage) ou à la production. Chacun doit réagir maintenant afin de trouver de nouveaux océans bleus, non seulement dans le but de récupérer de la crise, mais aussi de d'assurer sa croissance dans les années à venir.

HVO. Nous avons modélisé les mécanismes de la demande de biocarburants sur le marché européen en analysant ses principaux facteurs. Sur le long terme, le HVO 1.5G a un net avantage compétitif puisqu'il permet aux distributeurs de l'utiliser sans restriction liée aux normes des carburants. D'un autre côté, la part de FAME 1.5G est capée à 7% du fait de la norme B7. De nos jours, le prix du HVO reste trop élevé et les mélangeurs s'en détournent. Quand les producteurs auront finalement atteint des économies d'échelle suffisantes et franchi la barrière technologique du prétraitement – particulièrement pour les UCO et les POME – le HVO 1.5G deviendra alors une menace sérieuse pour le FAME 1.5G.

Décomposition de la demande de biocarburants & écart de prix HVO 1.5G – FAME 1.5G (2025)

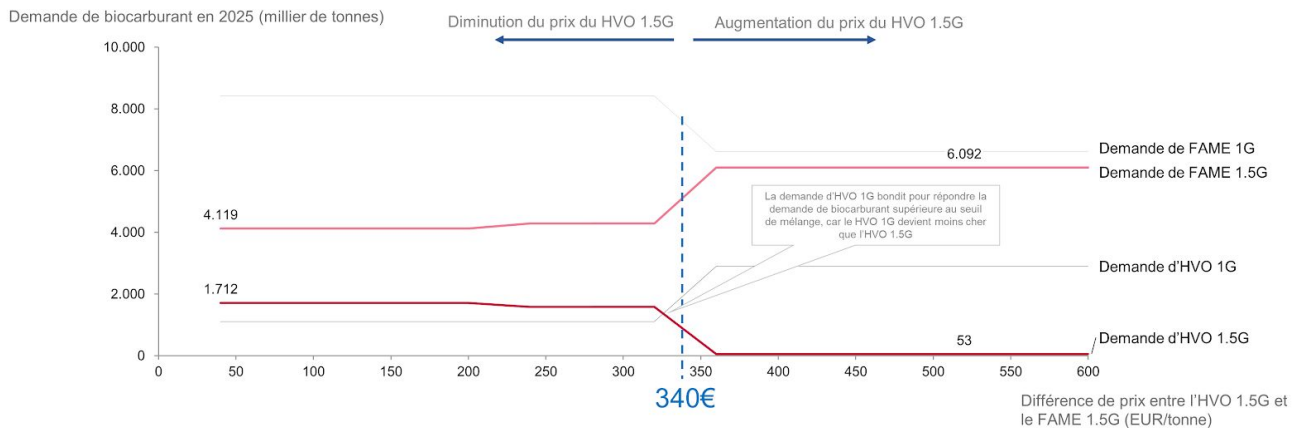


Figure 6 : La demande de FAME 1.5G est conditionnée par l'écart de prix avec le HVO 1.5G

Source : Greenea

Notes : 1. Le prix du FAME 1.5G a été fixé à 1150€, celui du HVO 1G à 1200€, le FAME 1G a été fixé à 800€. Changer ces prix de modifie presque pas la forme du graphe.

2. Nous supposons que tous les états membres de l'UE suivront les mandats dictés par RED II.

3. Hypothèses : mandats REDII en 2025 : 11.5%, mandats 2G : 0.5%, plafond 1G : 5.1%, plafond 1.5G : 1.7%, limite de mélange biodiesel : 6.95%, limite de mélange bioéthanol : 8%

Les pays de l'UE commencent à mettre en place des réglementations dans le but de promouvoir la production de carburants durables d'aviation. Le bouleversement du Covid-19 a poussé de nombreuses industries dans de très précaires situations, nécessitant l'intervention financière des gouvernements. Ce soutien financier est toutefois venu au prix de certaines conditions, notamment en matière d'empreinte carbone. Un large panel de réformes et d'investissement sont destinés aux énergies renouvelables, comme le montrent les exemples des véhicules électriques et des carburants durables d'aviation. Ces mesures comportent des opportunités pour le secteur des biocarburants, mais aussi des risques qui doivent impérativement être pris en compte.

Les mesures annoncées pour le secteur aéronautiques sont, elles, de réelles chances pour les biocarburants.



En Norvège, un prochain mandat assurera que les distributeurs de carburants d'aviation intègrent au moins 0,5% de biocarburants avancés, c'est à dire provenant de matières résiduelles. Le gouvernement souhaite atteindre le seuil de 30% de carburant durable d'ici 2030.



La loi du changement climatique en cours de développement devrait contenir un seuil minimum de 2% de biocarburants pour l'aviation, avec une entrée en vigueur estimée à 2025.



La France est en train de travailler sur un projet de loi similaire, qui devrait être implémenté simultanément à celui de l'Espagne. De plus, l'Etat a imposé des conditions vertes – une réduction de 50% des émissions de CO2 sur les vols sur le territoire national d'ici 2024 – au sauvetage financier de 7 milliards d'euro.



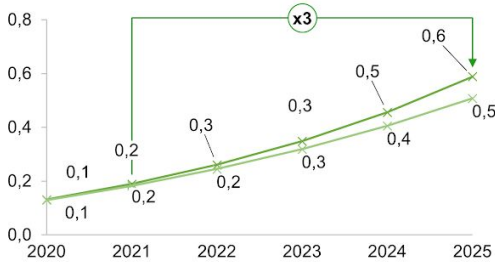
Dans l'Union Européenne, la Directive des Energies Renouvelables II (REDII) applique depuis 2020 un facteur de multiplication de 1,2 pour les producteurs fabricant du carburant durable plutôt que du carburant routier.

L'émergence d'un autre carburant renouvelable pour les véhicules routiers. Malgré tout, certains risques persistent dans le secteur des biocarburants. En particulier, les plans d'aides aux autres solutions durables du transport routier comme les véhicules électriques, le biogaz et l'hydrogène. Bien que chères, ces solutions pourraient satisfaire les distributeurs dans la mesure où leur consommation énergétique est comptée quatre fois dans le cadre des objectifs climatiques. Leur prix est aussi amené à diminuer dans le futur. Notre modèle prend en compte ces facteurs et nous avons effectué une étude de la pénétration de marché de ces solutions en concurrence directe avec les biocarburants.

Entre 2021 et 2025, la part de véhicules électriques devrait tripler...

... et l'électricité renouvelable – comptée quatre fois – a un impact négatif sur la demande de biocarburant

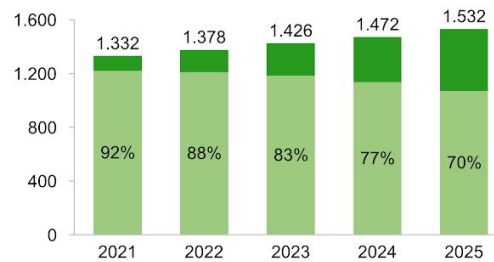
Part des véhicules électriques dans l'énergie consommée par les transports (%)



— Avec le scénario Bloomberg
— Avec le scénario JP Morgan

Consommation d'énergie renouvelable dans les transports en France

Consommation d'énergie en Europe [PJ]



■ Energie des véhicules électriques comptée dans les mandats REDII [GJ]
■ Energie des biocarburants comptée dans les mandats REDII [GJ]

Figure 7 : L'adoption des véhicules électriques pourrait absorber la croissance du marché des biocarburants.

Source : Greenea

Remerciements

Ce rapport a été produit par Greenea Consulting et est le résultat de plusieurs semaines de collaboration avec des experts des biocarburants et des acteurs de l'industrie pétrolière en France, en Espagne, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Italie. Les auteurs souhaitent remercier la contribution des experts qui ont pris le temps de répondre à leurs questions.