

Numéro 5 – Mars 2021

ETHANOL

1- Cours mondiaux de l'éthanol

La reprise des cours de l'éthanol se poursuit depuis le printemps 2020 qui marque la fin du confinement mondial lié à la crise sanitaire de la Covid-19 ayant mis l'économie mondiale à l'arrêt. De plus, les perspectives vaccinales laissant entrevoir le déclin de la pandémie accentuent l'envolée des cours. Cependant, la forte reprise de l'épidémie en Europe interrompt l'euphorie des cours dans cette zone.

2- Aux États-Unis

Après la chute historique de la production d'éthanol associée à la baisse de la consommation de carburants, la reprise reste fragile. Le secteur fortement affecté est de nouveau soutenu par un plan de secours fin 2020 et le président Joe Biden, nouvellement élu, prévoit un plan de relance courant mars 2021.

La politique d'incorporation des biocarburants et ses obligations d'incorporations dites RFS (Renewable Fuels Standard) opposent les « Big Corn » (le lobbying des producteurs de biocarburants) et les « Big Oil » (le lobbying des raffineurs). Les mandats d'incorporation pour 2021 ne seront pas finalisés avant l'été 2021, l'EPA (Environmental Policy Agency – qui chapeaute la politique d'incorporation aux US) voulant mieux comprendre les effets de la pandémie sur la demande de carburant dans les transports en 2021 avant de définir les mandats.

Cependant, des incertitudes planent sur cette politique d'incorporation notamment avec l'arrivée du gouvernement de Joe Biden qui a réintroduit le pays dans les Accords de Paris sur le climat et envisage une forte transition vers le véhicule électrique pour atteindre les objectifs de réduction GES dans les transports d'ici 2050. Mais aussi persistent des incertitudes sur les volumes des biocarburants à incorporer dans un contexte d'affaires judiciaires en cours autour des exemptions à payer les RIN.

En effet, le respect de l'obligation physique d'incorporation est assurée par l'émission de certificats d'incorporation appelés RIN (Renewable Identification Number). 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.

Il existe des exonérations d'obligation d'incorporation 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 quadruplé sous la présidence de Donald Trump. En réalité, de gros producteurs disposant de petites unités de raffinage sont 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.

En janvier 2020, suite aux plaintes déposées par les « Big Corn », la cours d'appel américaine a statué que les exemptions accordées après 2010 devraient prendre la forme d'une extension perçue chaque année. Et la plupart des bénéficiaires d'exemptions ne les ont pas continuellement perçues année par année. Cette décision menaçant de bouleverser toutes les exemptions accordées ces dernières années, le « Big Oil » ont porté l'affaire auprès de la Cours suprême qui doit statuer sur ce conflit en juillet 2021.

3- Au Brésil

En 2020, le pays a largement privilégié la production de sucre par rapport à l'éthanol pour les débouchés de la canne à sucre avec la baisse des cours de l'essence liée à la pandémie.

Dans un contexte de chute de consommation de carburants, le pays réduit les objectifs d'incorporation du programme RenovaBio et sa politique nationale d'incorporation mise en œuvre en 2020. Le volume de certifications RenovaBio accordées aux entreprises qui incorporent des biocarburants et le mécanisme de cBios (crédits d'économie de tonne de CO2 qui s'échangent pour atteindre les objectifs de réduction de GES) a été réduit de 50% sur 2020, de 40% sur 2021 par rapport à l'objectif initial.

En l'absence d'accord commun trouvé fin 2020 sur un accès au marché américain pour le sucre brésilien, les droits de douanes de 20% sur les importations d'éthanol américain au Brésil ont été réintroduits mettant fin au contingent tarifaire qui existait.

4- En Chine

En 2020, les relations commerciales sino-américaines se sont apaisées mettant un terme à une guerre commerciale entamée en 2017. La Chine qui a considérablement augmenté ses achats de produits agricoles américains, n'a pas encore accentué ses achats d'éthanol américain.

BIODIESEL

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

La reprise des cours des huiles sur le marché européen amorcée depuis le début du déconfinement se prolonge et les cours explosent. La forte pression de la demande en huiles de la Chine et dans une moindre mesure de l'Inde persiste mais surtout l'offre mondiale d'huiles végétales se resserre avec :

- une baisse de production de l'huile de palme en Asie du Sud-Est due aux intempéries de la tempête Nina à l'automne 2020 qui a perturbé la récolte mais aussi à la pénurie de main d'œuvre liée aux fermetures des frontières suite aux restrictions sanitaires qui a limité les flux de travailleurs étrangers ;
- un resserrement de l'offre de soja capté par la Chine pour son cheptel porcin qu'elle reconstitue ;
- un resserrement de l'offre d'huile de colza alimentée par un manque de graines et d'huiles pour les applications alimentaires suite à une faible récolte en Europe et au Canada.

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

En particulier, les cours des esters méthyliques d'huiles usagées et d'huiles animales (EMHU, EMHA) qui bénéficient toujours de l'augmentation des taux d'incorporation de biodiesel d'un certain nombre de pays membres de l'UE – l'Allemagne, la Finlande, la Suède, l'Italie, le Pays-Bas ou encore l'Espagne – qui ont des objectifs de consommation de produits à base de déchets plus élevés tels que l'EMHU, l'EMHA pour répondre à la hausse de la réduction des GES dans le cadre de la Directive des Energies Renouvelables dite RED II (Directive UE 2018/2001).

Cependant, les marges des producteurs européens d'EMHU sont négatives car les réductions de collecte liées aux restrictions sanitaires en Europe ont réduit les volumes d'huiles usagées produits par le secteur de la restauration collective. De plus leurs marges sont affectées par la flambée des taux de fret de l'Asie vers l'Europe liée au Brexit, la Chine étant le plus gros importateur huiles usagées de l'Europe.

2- En Argentine

Malgré les cours élevés de l'huile de soja et l'ester méthylique de soja, les marges de producteurs de biodiesel sont pénalisées par la crise sanitaire qui a réduit la demande de carburant, et la production de biodiesel devrait chuter de plus de 40% en 2020.

Le gouvernement argentin décide de réduire les taxes à l'exportation sur le soja, l'huile, les tourteaux et l'ester méthylique de soja temporairement d'octobre à décembre 2020 pour stimuler les entrées d'agro-dollars dans un contexte de récession avec une baisse des réserves de changes.

Les taxes à l'exportation ont été rétablies en 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 en 2020 destinés à l'alimentation animale – notamment le cheptel porcin – couplée à une faible récolte de soja aux États-Unis fait pression sur le cours du biodiesel américain.

Malgré la baisse de la consommation de carburant, la production de biodiesel américain a progressé en 2020 en raison du soutien à la production lié au crédit d'impôt de 1\$ par gallon rétabli rétroactivement fin 2019 pour les années 2018, 2019 et prolongé jusqu'en 2022 ; ce crédit d'impôt n'a jamais été accordé sur une aussi longue période.

4- En Asie du Sud-Est (Indonésie, Malaisie)

Les programmes de soutien au biodiesel dans les pays asiatiques qui étaient un facteur clé d'accroissement de la consommation de biocarburants dans cette région ont été affectés par la pandémie mondiale.

En Indonésie, le déploiement du mandat d'incorporation B-40 initialement prévu en 2021 et reporté après l'année 2022 avec la crise sanitaire qui se prolonge mais aussi en raison de l'effondrement de la production d'huile de palme. Le pays a par ailleurs augmenté ses taxes à l'exportation d'huile de palme en fin d'année 2020 pour subventionner son programme de soutien aux biocarburants.

En Malaisie, le programme d'augmentation des mandats de B-10 à B-20 est reporté à début 2022.

Après l'Indonésie en décembre 2020, la Malaisie a déposé plainte en début d'année 2021 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 considérée comme 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 la culture de l'huile de palme engendre dans les principaux pays producteurs que sont l'Indonésie et la Malaisie.