

Les biocarburants en Région wallonne : une analyse comparative avec la France,
l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie.

Université de Liège

Faculté de droit - Département de Sciences politiques

Unité d'études européennes

Maria Teresa ELOLA CALDERON

Sophie HANSON

Sous la direction de

Quentin MICHEL

Table des matières

Table des matières.....	1
Introduction	3
1. Cadre juridico-politique européen.....	3
2. Transposition par les Etats membres	4
2.1. Belgique.....	4
2.1.1. Fédéral	5
2.1.2. La Région wallonne	6
2.2. France	7
2.3. Allemagne.....	8
2.4. Espagne	8
2.5. Italie	9
Conclusion	9
Bibliographie.....	10

Introduction

Ces dernières années, les énergies renouvelables issues des cultures non alimentaires ont été envisagées comme un des objectifs principaux de la politique énergétique européenne. C'est particulièrement le cas en matière de transport. La pression accrue sur l'environnement générée par le transport routier, l'augmentation du prix des produits pétroliers et la dépendance aux énergies fossiles ont conduit les autorités européennes, et par conséquent nationales, à prendre des mesures en faveur de l'utilisation de biocarburants. On entend par biocarburants les carburants liquides ou gazeux produits à partir de la biomasse, regroupant notamment la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus issus de l'agriculture et de la sylviculture. On peut différencier :

- le biodiesel, produit à partir d'une huile végétale ou animal (les cultures oléagineuses comme la colza, tournesol, etc.) ;
- le bioéthanol, produit à partir de la fermentation des plantes riches en sucre/amidon ;
- les biocombustibles de deuxième génération (carburants BtL « Biomass to fuel »), produits à partir de plantes ligneuses ;
- l'huile végétale pure, obtenue par pression de graines oléagineuses ;
- le biogaz, résultant de la fermentation anaérobie de matières organiques et donnant un mélange de méthane (jusqu'à 60%) et de gaz carbonique.

L'objectif de ce rapport est montrer la situation belge actuelle dans le domaine des biocarburants. Les avancées réalisées par l'Etat belge découlent des initiatives juridiques et politiques européennes (1). La politique belge en matière de promotion des biocarburants a été étudiée via une analyse comparative avec les Etats membres pionniers en la matière (2).

1. Cadre juridico-politique européen

La directive européenne 2003/30¹ et la « stratégie de l'Union européenne (UE) en faveur des biocarburants » de 2006, représentent le cadre juridico-politique en matière d'encouragement des biocarburants. La directive « Biocarburants » 2003 vise à promouvoir une utilisation plus large des biocarburants et d'autres carburants renouvelables dans les transports. En effet, elle fut élaborée afin répondre à certains enjeux comme le changement climatique, l'approvisionnement énergétique et la diversification des revenus pour les agriculteurs européens.

Suite à la ratification du protocole de Kyoto de 1997, l'UE est obligée de réduire le volume des émissions de dioxyde de carbone produit par les combustibles fossiles (le pétrole essentiellement). Par conséquent, les biocarburants constituaient la pierre angulaire d'un terrain nouveau, les énergies renouvelables, dans la lutte contre l'émission de gaz à effet serre (GES). Ces nouveaux combustibles contribuent au respect des engagements pris par l'UE en vertu du protocole, confirmés à Nairobi en 2006.

D'un autre coté, la création d'un marché européen des biocarburants réduirait la dépendance de l'approvisionnement énergétique, notamment vis à vis du pétrole, actuellement de 80% dans le secteur transports. En effet, dans le livre vert « vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement » de 2000, la Commission met en évidence la faiblesse de l'UE en termes de dépendance énergétique (45% des importations de pétrole proviennent du Moyen Orient et

¹ Directive 2003/30/CE du Parlement européen et du Conseil de 8 mai 2003 visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports, *J. O. L* 123/42 du 17 mai 2003.

40% des importations de gaz naturel de la Russie). A cet égard, la Commission a proposé certaines mesures relatives à la sécurité énergétique. D'abord, l'encouragement des énergies renouvelables dont l'objectif du remplacement de 20% des carburants classiques par des carburants de substitution pour les transports routiers d'ici à 2020. Ensuite, favoriser le recours à l'énergie nucléaire, étant donné que son taux d'émission de gaz à effet de serre est inférieur à celui de l'énergie fossile.

En outre l'impact des énergies renouvelables sur l'agriculture serait plus important dans les régions moins favorisées, en particulier dans les nouveaux Etats membres qui ont des ressources agricoles importantes (Pologne, République Tchèque). A cet égard, le deuxième pilier de la PAC sur le développement rural, encourage les agriculteurs dont la production n'est plus rentable de passer aux cultures non alimentaires grâce à la prime à la jachère introduite par la réforme de la PAC de 1992 et confirmée dans la dernière réforme 2003. Dans son rapport de 2006 relatif à une stratégie en faveur de la biomasse et des biocarburants, le Parlement européen propose une mesure financière et une mesure technique. La première envisage que le fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) soit étendu à la promotion de la biomasse en vue de son utilisation à des fins énergétiques. La seconde propose que la superficie maximale garantie de 1,5 millions d'ha, prévue par le régime d'aide aux cultures énergétiques, soit augmentée.

D'ailleurs, le principal **objectif** de la directive 2003, est de remplacer 5,75% des carburants traditionnels utilisés dans les transports par des biocarburants d'ici à décembre 2010, avec un objectif intermédiaire de 2% pour décembre 2005.

D'un autre côté, la directive prévoit des mesures afin de promouvoir la consommation et la production des biocarburants. Parmi ces **mesures**, les plus pertinentes sont celles de nature fiscale. C'est ainsi que la directive 2003/96 sur la taxation des produits énergétiques, complémentaire à la directive 2003 sur les « biocarburants », constituent, toutes deux, le cadre juridique pour que les Etats membres puissent diminuer de manière significatives les taxes sur les biocarburants, détaxation qui est prévue afin de inciter la consommation des biocarburants et aussi stimuler la production.

Dans ce contexte, au moins sept Etats membres (Allemagne, Espagne, France, Italie, Autriche, Suède et Royaume-Uni) ont prévu une législation favorable ayant comme but la détaxation totale ou partielle des biocarburants. A cet égard, il convient de comparer la politique belge actuelle avec celle des Etats les plus avancés.

2. Transposition par les Etats membres

2.1. Belgique

Trois types de biocarburants seront introduits en Belgique en 2006-2007 :

- le bioéthanol ;
- le biodiesel ;
- l'huile végétale pure.

Tant le pouvoir fédéral que les Régions peuvent intervenir en ce qui concerne les biocarburants. Le fédéral au niveau de la détermination des normes de produits et de la fiscalité, le régional dans le cadre de ses compétences en matière d'agriculture et d'énergie.

2.1.1. Fédéral

Au niveau fédéral, deux aspects peuvent être distingués. D'abord, la réglementation relative à l'adjonction de biocarburant dans l'essence et le diesel dans le respect des normes de produits. Ensuite, le fédéral est intervenu via la diminution du taux d'accises sur certains carburants.

❖ Aspect norme de produit

La Belgique a transposé la directive 2003/30/CE par un arrêté royal du 4 mars 2005 relatif aux dénominations et aux caractéristiques des biocarburants et d'autres carburants renouvelables pour les véhicules à moteur et pour les engins mobiles non routiers². Le pouvoir fédéral intervient ici dans le cadre de sa compétence sur les normes de produit. Ce texte autorise la mise sur le marché de biocarburants, en mélange ou non, dans l'essence et le diesel. Il lie l'autorisation de mise sur le marché belge de biocarburant au respect des normes européennes établies par le Centre européen de normalisation (CEN). Plus précisément, ces dernières énumèrent les caractéristiques et valeurs maximales auxquelles le carburant doit répondre. Elles sont nécessaires en vue de pouvoir détecter les fraudes et d'éviter la production d'un carburant de mauvaise qualité. Toutefois, des dérogations aux normes CEN peuvent être prévues ; pour une durée de trois ans maximum³. Ces dérogations sont révocables et peuvent être renouvelées.

Les normes européennes pour l'essence et le diesel autorisent une adjonction de biocarburants jusqu'à un certain pourcentage. Après avoir définis tout une série de concept (biocarburant, biomasse, biodiesel, etc.), l'arrêté royal du 4 mars 2005 fixe les parts minimales de biocarburant qui peuvent être ajoutés au diesel ou à l'essence afin de pouvoir être mise sur le marché.

Enfin, l'article 4 de l'arrêté royal du 4 mars 2005 détermine les chiffres indicatifs afin qu'une part minimales de biocarburant soit disponible sur le territoire belge. Ils sont fixés :

- au 31 décembre 2005, 2% de biocarburants et d'autres carburants renouvelables calculé sur base de la teneur énergétique de la quantité totale d'essence et de diesel mis sur le marché durant l'année civile précédente ;
- ce pourcentage est augmenté annuellement et de manière linéaire à concurrence de 0,75%. Les objectifs intermédiaires sont obtenus au 31 décembre de chaque année civile jusqu'en 2010, date à laquelle l'objectif de référence est de 5,75%.

❖ Aspect fiscal

La production de biocarburant est sensiblement plus onéreuse que celle de produits fossiles. L'UE permet aux Etats membres d'octroyer un traitement fiscal favorable aux biocarburants. Dans un souci de protection de l'environnement mais également compte tenu de l'évolution du prix du pétrole, le Gouvernement fédéral a adopté une loi visant à réduire le taux d'accises des biocarburants afin que leur prix demeure compétitif⁴. Par conséquent, plusieurs textes fédéraux relatifs à la réduction de droit d'accises ou défiscalisation sur les biocarburants ont été récemment adoptés. Grâce à ces mesures, le biocarburant à la pompe ne sera pas plus cher que les carburants fossiles. Elles permettront également de répondre au prescrit européen qui veut que le biocarburant atteignent 5,75% des parts de marché d'ici 2010.

La loi programme du 27 décembre 2004 (modifiée par la loi programme du 27 décembre 2005 et par la loi du 10 juin 2006 concernant les biocarburants) prévoit une diminution des accises pour l'essence et le diesel auxquels est mélangée une quantité de biocarburants.

² *Moniteur belge* du 8 mars 2005.

³ Article 3, §2, de l'arrêté royal du 4 mars 2005.

⁴ Communiqué de presse du Secrétariat du Ministre des Finances, 12 juillet 2005.

Par ailleurs, l'huile de colza pure utilisée comme carburant est exonérée d'accises depuis le 3 avril 2006 mais à certaines conditions. En effet, la loi programme du 11 juillet 2005 (telle que modifiée par la loi programme du 27 décembre 2005) prévoit une exonération d'accises pour :

- l'huile de Colza utilisée comme carburant, lorsqu'elle est produite par une personne physique ou morale, agissant seule ou en association, sur base de sa propre production, et qu'elle est vendue à l'utilisateur final sans intermédiaire ;
- l'huile de colza pure destinée à être utilisée comme carburant par les véhicules des sociétés des transports en commun régionales.

Cette exonération est limitée au 31 décembre 2006 ; date après laquelle une évaluation du coût budgétaire de la mesure ainsi que de son impact environnemental sera effectuée afin de déterminer si la mesure sera prorogée ou modifiée.

2.1.2. La Région wallonne

Les Régions sont intervenues dans le domaine des biocarburants par le prisme de leurs compétences en matière d'agriculture et d'énergie. En effet, la production de biocarburant a un impact indéniable sur les activités agricoles (reconversion du monde agricole). Elles peuvent intervenir également dans le cadre de leur politique énergétique afin de diminuer la dépendance aux énergies fossiles. Dans ce rapport, seules les évolutions concernant la Région wallonne sont envisagées.

❖ Biocarburants et politique agricole

En Région wallonne des initiatives en faveur des biocarburants peuvent être observées. Le développement des technologies liées à la production de biocarburant est l'une des préoccupations du Gouvernement wallon (*cf.* Contrat d'avenir pour la Wallonie). En outre, le Gouvernement a commandé une recherche sur la faisabilité économique de la production de biocarburant en Wallonie. En 2006, trois projets potentiels ont été présentés : bio WanzeSA (Wanze), NeochimSA (Seneffe) et Biofuel SA (Hermalle sous Huy). Par ailleurs, la Région wallonne a soutenu le projet « AGRICOL » qui vise à étudier les meilleures pratiques, pour les fermiers et agriculteurs, de production d'huile de combustible de qualité, à partir de leurs ressources propres, qui pourrait être vendue aux consommateurs.

La Région wallonne s'est dotée d'un « facilitateur biocarburants », actif au sein de l'ASBL Valbiom (<http://www.valbiom.be>). Cette dernière intervient dans le secteur de la production de biomasse non destinée à l'alimentation. Elle travaille en collaboration avec les représentants du monde agricole, administratif et politique. Elle est impliquée dans les projets suivants :

- FARR-Wal qui vise à améliorer le revenu des agriculteurs wallons et la dynamique rurale par la consolidation des filières non alimentaires ;
- TriCoF qui vise à la valorisation des coproduits issus de la trituration du colza à la ferme ;
- AGRICOL qui vise à atteindre une haute qualité de l'huile de Colza grâce à la pression à froid.

❖ Biocarburants et politique énergétique

En Région wallonne, aucune mesure spécifique en matière d'énergie visant à promouvoir l'utilisation de biocarburant n'a été prise. Toutefois, il existe des programmes visant à promouvoir l'efficacité énergétique et l'utilisation plus rationnelle de l'énergie dans les bâtiments (AMURE, UREBA).

2.2. France

La France est l'un des Etats membres à avoir mené une politique relative suivie dans le domaine des biocarburants. Le recours aux biocarburants en France a connu une nette accélération en 2005, année au cours de laquelle le prix du pétrole a connu une augmentation substantielle. D'ailleurs, les biocarburants y sont relativement faciles à produire dans la mesure où la surface disponible destinée à l'agriculture en France est importante. Ils peuvent être produits de façon artisanale mais bon nombre d'entreprises spécialisées dans ce domaine se sont développées, générant par conséquent de nouveaux emplois.

Afin de répondre à la directive 2003/30/CE, cet Etat a adopté des mesures visant à encourager l'utilisation de biocarburant. Ils sont incorporés dans les carburants ou fioul domestiques de sorte que le consommateur puisse les utiliser sans devoir apporter de modification à son moteur.

Depuis 1992, les biocarburants bénéficient d'une **défiscalisation** partielle afin de compenser leur coût par rapport aux carburants traditionnels. Cette défiscalisation est accordée au producteur disposant d'un agrément reçu après appel d'offre communautaire. Dans ce cadre, deux filières ont été développées : l'Ethyl Tertio Butyl Ether (ETBE) et l'Ester méthylique d'huile végétale (EMHV). Depuis 2004, l'éthanol incorporé directement dans l'essence a bénéficié également d'une défiscalisation. Les taux de défiscalisation appliqués en France sont actualisés chaque année afin de tenir compte de l'évolution économique. L'exonération peut être totale pour certains projets expérimentaux.

La France a également adopté un **plan pour le développement de la production de biocarburant** qui vise à une production de 1.280.000 tonnes à l'horizon 2007.

Le 13 septembre 2005, le Premier Ministre a proposé des mesures afin d'encourager la production de biocarburants et d'en accélérer le développement. Ainsi l'objectif d'incorporation de 5,75% de biocarburants dans les carburants, initialement prévu pour 2010 par la Directive 2003/30/CE, est avancé à 2008. L'objectif est d'atteindre 7% en 2010 et 10% en 2015. Pour atteindre cet objectif, les agréments fiscaux accordés aux usines de biocarburants vont fortement augmenter et ce, par le lancement d'un appel d'offres pour la production de 1,8 million de tonnes de biocarburants avant la fin de l'année. Ceci représente un quasi-doublement du volume de biocarburants agréés pour défiscalisation par rapport à l'appel d'offres initialement prévu.

Récemment, un groupe de travail réunissant constructeur automobiles, acteurs du secteur pétrolier, représentants du monde agricole et consommateur a planché sur les questions techniques, réglementaires et fiscales liées à la **filière E85** c'est-à-dire un carburant composé à 85% d'éthanol et à 15% de supercarburant⁵. Le Gouvernement a pour objectif de permettre au consommateur de choisir d'ici 2010 entre un combustible fossile et un biocarburant presque pur. Une charte pour le développement en France de la filière Super éthanol E85 a été signée par tous les acteurs le 13 novembre 2006. Elle manifeste l'adhésion de l'État français et de l'ensemble des parties prenantes à une dynamique collective pour réussir le lancement en France du Super éthanol E85. Pour sa part, l'État a déjà concrétisé sa détermination en intégrant au projet de loi de finances pour 2007 une disposition qui annule la fiscalité sur la

⁵ Ce type de carburant est déjà disponible au Brésil, aux Etats-Unis, en Suède, en Allemagne, aux Pays-Bas et au Canada. D'autres Etats sont en cours de réflexion sur le développement de carburants à haute teneur en éthanol (> à 10%) : le France, le Japon, l'Espagne, l'Australie, Madagascar, Philippines, Thaïlande, Suisse, Autriche et Italie ; Rapport du groupe de travail sur le soutien au développement de la filière E85, septembre 2006, http://www.minefi.gouv.fr/directions_services/sircom/carburants/e85.pdf (20 décembre 2006).

partie verte de ce nouveau carburant. Cette mesure a été adoptée par l'Assemblée Nationale avec le soutien de tous les groupes parlementaires.

2.3. Allemagne

L'Allemagne, avec une production de 715 000 tonnes de biodiesel, a adopté cinq types de mesures afin de promouvoir l'utilisation de biocarburants.

La première mesure concerne la **diminution des taxes sur les biocarburants**. En effet, l'amendement à la loi sur les taxes sur le pétrole (*Mineralölsteuergesetz*) est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004 et a créé la base de détaxation. Le Bundestag a récemment approuvé la loi sur les taux des produits énergétiques (*Energiesteuergesetz*). Dès le 1^{er} Août 2006 une diminution du taux dans les biocarburants provenant des plantes oléagineuses comme le biodiesel est appliquée.

D'un autre côté, on trouve les mesures de **recherche et développement (R&D)**. A cet égard, le Ministère fédéral de l'alimentation, agriculture et protection aux consommateurs a lancé, début de 2006, un projet avec l'Université de Rostock et l'entreprise Allersberg afin de développer un tracteur qui fonctionne avec de l'huile végétale pure en respectant les dernières normes d'émission.

La troisième mesure concerne la **stratégie du gouvernement fédéral sur les carburants de substitution et la technologie sur les véhicules** avec la coopération de l'industrie. Le gouvernement fédéral prévoit aussi, selon la directive européenne, de remplacer 5,75% des carburants traditionnels utilisés dans les transports par des biocarburants d'ici à décembre 2010. Il faut noter que en 2005, l'Allemagne a dépassé l'objectif intermédiaire de 2% prévue dans la directive 2003, la production de biocarburants étant de 3,75% de la consommation totale en carburants. A cet effet, à partir de 2007, un certain pourcentage de biocarburant devra obligatoirement faire partie des ventes en Allemagne. Cette nouvelle quote-part soulagera au niveau budgétaire au gouvernement allemand, puisque les avantages fiscaux actuellement accordés disparaîtront au 1^{er} janvier 2007.

La quatrième mesure, concerne les **relations publiques** afin d'augmenter les informations et rapports en matière des biocarburants.

Finalement, le gouvernement allemand a introduit des **mesures administratives**, comme la dixième ordonnance (sur la nature et la qualité des biocarburants), qui établit, entre autre, les premières exigences en terme de qualité pour le biodiesel.

2.4. Espagne

L'Espagne, premier producteur de bioéthanol-180 000 tonnes-, suivi de la Pologne et la France, a transposé la directive sur les biocarburants de 2003 à travers du *Real Decreto 1700/2003*. D'ailleurs, c'est la loi 53/2002 de *Medidas fiscales, administrativas y de orden social* (Mesures fiscales, administratives et d'ordre sociale), qui prévoit certaines mesures afin d'encourager l'utilisation des biocarburants dans le secteur de transport. D'abord, concernant les mesures fiscales, l'article 6.5 de la loi, établit que jusqu'au 31 décembre de 2012, une exonération complète sera appliquée à concurrence de maximum 1.000 litres de biocarburant, même mélangé.

D'un autre côté, le *Ministerio de industria, turismo y comercio* (Ministère de l'industrie, tourisme et commerce), établit un régime favorable, au niveau comptable, à l'égard des entreprises fabricant du bioéthanol et du biodiesel.

Le plan d'énergies renouvelables 2005-2010 élaboré par le *Ministerio d'industria, turismo y comercio*, a pour objectif que le 21% de l'énergie consommée en Espagne ait comme origine

les énergies renouvelables. Par rapport aux biocarburants, les mesures prévues sont les suivantes :

- avantages fiscaux : exonération d'accises sur les biocarburants ;
- coordination dans la collecte d'huiles végétales usagées ;
- lancement des programmes de Recherche et Développement (R&D) afin d'encourager la production des biocarburants deuxième génération (carburants BtL, « Biomass to Liquid), étant donné ces biocarburants permettent un potentiel d'exploitation énergétique considérablement plus élevé que les biocarburants de première génération (l'huile végétal, le biodiesel et le bioéthanol).

2.5. Italie

En Italie, troisième pays producteur de biodiesel avec 273 000 tonnes, la directive 2003 n'a été transposée qu'en 2005 à travers du *decreto legislativo 30.5.2005, n°128*. L'Italie, prévoit également des mesures de taxation favorables pour les biocarburants. En effet, la loi 30.12.2004, envisage pour un période de six années, l'exonération des taux d'accise pour le biodiesel avec un plafond de 200.000 tonnes. Concernant le bioéthanol, la loi 2004 prévoit un taux d'accise réduite sur l'alcool éthylique d'origine végétale.

Conclusion

Le recours à l'usage de biocarburant comporte indéniablement des avantages, mais également des inconvénients.

D'abord, ce type de combustible permet de diversifier les ressources énergétiques et de réduire la dépendance aux énergies fossiles non renouvelables.

Ensuite, les automobiles et camions utilisant du pétrole émettent une grande quantité de CO₂, gaz à effet de serre contribuant au réchauffement climatique. L'utilisation de biocarburant constitue donc une mesure concrète visant à atteindre les objectifs fixés par le Protocole de Kyoto. Il faut toutefois mettre dans la balance le mode de production qui peut lui-même être générateur de GES. De plus, les biocarburants produisent moins de suies que les carburant fossiles. Leur utilisation permet donc d'accroître la qualité de l'air dans les villes, avec un effet positif sur la santé des citoyens et une moindre détérioration du patrimoine.

Par ailleurs, concernant les aspects socio-économiques, le développement des filières de production et d'utilisation des biocarburants seraient générateur d'emplois. Il a récemment été rapporté dans la presse que le projet de société de production de biocarburant « Bio Wanze » contribuerait à créer une centaine d'emplois. Le caractère innovant de cette entreprise en matière industrielle et environnementale s'inscrit dans les objectifs du Plan Marshal.

En outre, la production de biocarburant permettrait la diversification des activités agricoles entraînant une offre de nouveaux débouchés aux agriculteurs (qui ne représentent que le 3% de la population active)⁶ qui pourraient diversifier leur revenus à travers l'exploitation des cultures non alimentaires; ce qui correspond la volonté européenne exprimée lors de la dernière réforme de la PAC en 2003. Toutefois, l'utilisation de biocarburant n'est pas sans inconvénients, puisque leur production peut engendrer une recrudescence des pressions environnementales dues à l'utilisation d'engrais et de pesticides par le monde agricole.

Pour terminer, la Belgique a adopté des mesures relatives aux biocarburants afin de répondre au prescrit communautaire. Des textes ont été adoptés, que ce soit en terme de norme de

⁶ <http://www.diplomatic.be/fr/belgium/belgiumdetail.asp?TEXTID=1652> (Consulté le 21 décembre 2006).

produit ou de défiscalisation. Des projets concrets sont également développés. Toutefois, force est de constater qu'elle est un peu à la traîne face à des Etats comme la France, l'Allemagne ou l'Espagne.

D'abord la directive « biocarburants » de 2003 n'a été transposée en Belgique qu'en 2005 contrairement à d'autres Etats membres comme l'Espagne dont la transposition a été effectuée en 2003.

D'un autre côté, le gouvernement belge a lancé les mesures fiscales visant à encourager l'utilisation des biocarburants en 2005 pendant que d'autres pays comme la France sont vétérans dans l'application de la détaxation des biocombustibles depuis 1992.

Nonobstant, on ne peut pas négliger les efforts faits jusqu'à nos jours. Dans ce contexte il est important de souligner le rôle de l'industrie belge dans la promotion des biocarburants. Concrètement, Total Belgium est devenu le premier pétrolier fournisseur de biodiesel au conducteur belge et d'un autre côté, Oleon, l'oléochimiste flamand, livre à Total Belgium du diesel d'origine agricole.

Bibliographie

Anonyme, « Plan d'action en faveur de la biomasse et rapport sur l'électricité verte », in *Environnement et gestion*, n°1, 2006, pp. 1 à 3.

Anonyme, « Le plein « diesel » à la ferme », in *Environnement et gestion*, n°11, 2006, p.1.

Anonyme, « Les taux d'accise avantageux pour les biocarburants se concrétisent », in *Environnement et gestion*, n° 13, 2006, pp. 1 à 3.

Commission Interministérielle pour les véhicules Propres et Economiques, Recommandations pour un développement durable des biocarburants en France, *Rapport du groupe de travail sur les biocarburants*, 15 janvier 2006, <http://www.industrie.gouv.fr> (20 décembre 2006)

Europa, SCADPlus : Stratégie de l'UE en faveur des biocarburants, <http://europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb/128175.htm>

Gouvernement allemand, *Third national report on the implementation of directive 2003/30/CE of 8 may on the promotion of the use of biofuels or other renewable fuels for transport for 2005*, http://ec.europa.eu/energy/res/legislation/doc/biofuels/member_states/2006_rapports/2003_30_de_report_en.pdf (20 décembre 2006).

Gouvernement belge, *Progress report on the promotion of biofuels in Belgium in 2006*, http://ec.europa.eu/energy/res/legislation/doc/biofuels/member_states/2006_rapports/2003_30_be_report_en.pdf (20 décembre 2006).

Gouvernement français, *Biocarburants – Rapport 2005 de la France (prévu dans le cadre de la directive 2003/30/CE)*, http://ec.europa.eu/energy/res/legislation/doc/biofuels/member_states/2005_rapports/2003_30_fr_report_fr.pdf (20 décembre 2006).

Gouvernement italien, *misure nazionali adottate per promuovere l'utilizzazione di biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili in sostituzione di carburante diesel o di benzina nei trasporti*, http://ec.europa.eu/energy/res/legislation/doc/biofuels/member_states/2006_rapports/2003_30_it_report_it.pdf, (20 décembre 2006).

Innovation, Energie, Environnement, « Panorama 2004 - Les biocarburants en Europe », http://www.ifp.fr/IFP/fr/fichiers/cinfo/IFP-Panorama04_12-BiocarburantVF.pdf (20 décembre 2006).

Ministerio de industria, turismo y comercio, *Informe de la dirección general de política energética y minas en relación al artículo 4.1 de la directiva 2003/30/CE, de 8 de mayo de 2003, relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte*, http://ec.europa.eu/energy/res/legislation/doc/biofuels/member_states/2006_rapports/2003_30_es_report_en.pdf (20 décembre 2006).

Ministerio de Industria, turismo y comercio, *Plan de energías renovables 2005-2010 : biomasa, biogás y biocarburantes*,

http://news.soliclima.com/medidas/plan_energias_renovables_2005_2010.pdf (20 décembre 2006)

Parlement européen, Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, *Rapport sur une stratégie en faveur de la biomasse et des biocarburants*, (2006/2082(INI))

Rapport du groupe de travail sur le soutien au développement de la filière E85, septembre 2006, http://www.minefi.gouv.fr/directions_services/sircom/carburants/e85.pdf (20 décembre 2006).

Valbiom, *Le point sur les biocarburants - Vers une politique de déplacement durable en Région wallonne*, 8 août 2006, <http://energie.wallonie.be/xml/doc-IDD-10163-.html> (20 décembre 2006).