

# Politique brésilienne, indienne et européenne en matière d'éthanol : quels enseignements ?

L'analyse des politiques publiques mises en œuvre au Brésil, en Inde et en Union Européenne démontre que les approches retenues dans ces trois zones diffèrent. Au-delà du niveau de maturité des filières locales de biocarburants, l'émergence de nouveaux enjeux stratégiques tels que la réduction du niveau des émissions de GES joue un rôle central.

A ce titre et alors que l'Inde pilote actuellement l'émergence et le développement de ses filières en contrôlant les matières premières utilisées pour produire de l'éthanol, le Brésil et l'Union Européenne se sont, depuis plusieurs années, tournés vers un pilotage basé sur la « réduction des émissions de GES ».

Au Brésil, le programme Renovabio et sa logique de marché fonctionne et ont même permis de renforcer la compétitivité du secteur. Mais ce pays s'en était donné les moyens : l'industrie cannière brésilienne faisant, avant même la mise en place de ce plan, « la pluie et le beau-temps » sur les marchés internationaux du sucre et dominant le marché domestique de la carburant.

Dans l'Union européenne, les résultats sont moins probants : les opérateurs peinent à obtenir une visibilité leur permettant d'investir dans de nouvelles capacités et sa politique agricole, traitée par le biais de la PAC, ne s'intéresse pas, sauf exceptions, aux débouchés des produits agricoles.

Malgré toutes ces différences, ces trois pays s'appuient sur des outils communs de pilotage que sont :

- Les pourcentages d'incorporation de biocarburants avec l'essence ou le diesel traditionnel,
- Les règles fiscales qui permettent aux biocarburants destinés au débouché « carburant » d'être compétitif vis-à-vis des énergies fossiles,
- La fixation d'objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre par les carburants.

Au final, on peut se demander si la politique en faveur des biocarburants dans l'Union européenne ne constitue pas une bonne illustration du fait que, **dans un secteur désormais mature, une politique publique qui repose sur une incitation par la demande ne débouche pas nécessairement sur le développement d'une offre adéquat dès lors que les acteurs, qui produisent, n'ont pas la visibilité suffisante pour réaliser des investissements conséquents.** En effet, même si l'on note un réel engouement de la part des automobilistes pour un carburant permettant de réduire la dépendance aux énergies fossiles (+ 20 % de consommation d'éthanol dans l'Union européenne au cours des cinq dernières années), cela profite désormais principalement aux biocarburants importés : leur niveau, sur la même période, ayant été multiplié par 2,5.