



Conseil  
québécois  
du biodiésel

# Actualités du biodiésel

Vol. 5 N° 3 – 4 mars 2011

## Nouvelles du Conseil québécois du biodiésel

835, rue Mooney Ouest  
Thetford Mines (Québec) G6G 0A5  
Téléphone : 418 338-1318 poste 32  
Télécopieur : 418 338-1338  
www.biodieselquebec.org



### ■ Nouveau membre associé : Ville de Varennes

Le Conseil québécois du biodiésel est fier d'accueillir la Ville de Varennes comme nouveau membre associé. Bénéficiant d'une situation géographique enviable, caractérisée par la proximité du fleuve et de deux axes routiers importants la Ville de Varennes est un territoire où se côtoient en harmonie les usages résidentiels, agricoles et industriels. Située à l'intérieur de la Communauté Métropolitaine de Montréal, Varennes offre des services accessibles et personnalisés à sa population, notamment des activités culturelles et communautaires pour tous les goûts et tous les âges. Au niveau du secteur industriel, animée par la volonté de faire de Varennes la référence nord-américaine en matière de technologies durables et d'énergies nouvelles, la Ville de Varennes a présenté à l'automne 2010 le tout nouveau concept de Novoparc, dont le slogan est **L'énergie nouvelle et durable à Varennes**. Le Novoparc réunit le parc chimique et le parc scientifique les transformant en un lieu unique et prestigieux pour le développement des technologies durables au Québec et à l'échelle canadienne. Tous les projets de développements industriels dans ce parc seront dorénavant analysés par la Ville selon les critères associés au développement durable.

### ■ Bonne nouvelle! Le gouvernement Harper va de l'avant avec le Règlement sur la teneur en carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage. (10 février 2011)

Le gouvernement Harper a annoncé aujourd'hui qu'il allait de l'avant avec l'exigence relative à une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage. « Lorsque nous avons annoncé notre stratégie sur les carburants renouvelables, nous avons clairement mentionné que l'exigence relative à la teneur de 2 % serait mise en application sous réserve que ce soit faisable sur le plan technique, a précisé l'honorable Peter Kent, ministre de l'Environnement. Les résultats ayant été positifs, nous allons de l'avant avec cette exigence qui entraînera d'autres réductions des émissions de gaz à effet de serre et, en définitive, un air plus sain pour le bien de la population canadienne. » « Nous respectons les engagements que nous avons pris envers les agriculteurs, les collectivités rurales et l'industrie en ce qui concerne la réglementation sur l'utilisation des carburants renouvelables, a déclaré l'honorable Denis Lebel, ministre d'État (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec). La nouvelle teneur en carburant renouvelable dans le carburant biodiesel et le mazout de chauffage ouvrira un nouveau marché pour les producteurs de cultures, et on démontre ainsi que l'agriculture peut contribuer de façon considérable à la réduction de l'empreinte de carbone du Canada. » Le Règlement sur les carburants renouvelables adopté par notre gouvernement a été publié le 1er septembre 2010. Il exige déjà une teneur moyenne de 5 % en carburant renouvelable dans l'essence. Il renferme également les dispositions exigeant une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage. Une fois entièrement mises en application, les deux exigences réglementaires de la Stratégie, combinées à la réglementation provinciale, assureront un volume total de carburants renouvelables qui permettra une réduction des émissions de gaz à effet de serre de près de quatre mégatonnes par année, ce qui équivaut à retirer près de un million de véhicules de la circulation. La modification réglementaire proposée sera publiée dans la Partie I de la Gazette du Canada dans les semaines à venir et fera l'objet d'une période de commentaires publics de 60 jours. Le gouvernement du Canada propose de mettre en vigueur cette exigence le 1er juillet 2011. Le gouvernement Harper a collaboré étroitement avec ses partenaires de l'industrie pour appuyer plusieurs projets visant à démontrer le rendement des carburants diesel renouvelables selon une série des conditions canadiennes. Le rapport a conclu

Pour faciliter l'identification des informations les plus innovantes ou percutantes contenues dans le bulletin du CQB, nous utiliserons dorénavant le pictogramme (illustré à gauche) pour vous indiquer les parties les plus intéressantes dans les différents articles proposés dans le bulletin.

**Avertissement :** Veuillez prendre note que les articles de ce bulletin ne sont proposés qu'à titre informatif seulement et le fait de les référencer ne constitue en aucun cas l'endossement de leur contenu de la part du Conseil québécois du biodiésel.





qu'une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable moyenne est faisable sur le plan technique. La réduction des émissions dans le secteur des transports est un élément clé du plan du gouvernement en vue d'atteindre d'ici 2020 la cible de réduction des émissions nationales de gaz à effet de serre de 17 % sous les niveaux de 2005. Outre le Règlement sur les carburants renouvelables, le gouvernement a mis au point un autre règlement visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules à passagers et travaille dans le même sens pour les véhicules lourds. (Diffusé sur le site Internet [d'Environnement Canada](http://www.ec.gc.ca))

- **Publication du Projet de règlement modifiant le Règlement sur les carburants renouvelables dans la Partie I de la Gazette du Canada** (26 février 2011)

Le Projet de règlement modifiant le Règlement sur les carburants renouvelables a été publié dans la Partie I de la Gazette du Canada le 26 février 2011. Il fait mention de la date proposée d'entrée en vigueur du 1er juillet 2011 des dispositions exigeant une teneur moyenne en carburants renouvelables de 2 % dans le carburant diesel et le mazout de chauffage. Il inclut également des modifications mineures pour corriger certaines questions techniques, des incohérences mineures et un certain manque de clarté du Règlement sur les carburants renouvelables.

Le Projet de règlement et le résumé de l'étude d'impact de la réglementation attendant sont disponibles sur le registre environnemental de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) d'Environnement Canada à :

<http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/detailreg.cfm?intReg=202>

Quiconque peut, dans les 60 jours après la date de publication du Projet de règlement, soumettre des commentaires ou un avis d'objection demandant qu'une commission d'examen soit établie selon l'article 333 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) en présentant les raisons d'une telle objection.

Les parties sont invitées à fournir leurs avis par écrit sur le Projet de règlement d'ici le 27 avril 2011. Les commentaires écrits peuvent être soumis par courriel à [fuels-carburants@ec.gc.ca](mailto:fuels-carburants@ec.gc.ca) ou transmis par la poste à :

Commentaires sur le Projet de règlement modifiant le Règlement sur les carburants  
renouvelables  
Leif Stephanson  
Chef, Section des carburants  
Division du pétrole, du gaz et de l'énergie de remplacement  
Environnement Canada  
351, boulevard St-Joseph (9e étage)  
Gatineau, QC K1A 0H3  
Télécopieur : 819-953-8903

### **Autres articles sur cette annonce :**

- **Le biodiésel obligatoire en juillet** (11 février 2011)

Le gouvernement fédéral en parlait depuis longtemps, mais la décision est maintenant prise, c'est le 1er juillet que le biodiésel sera obligatoire au Canada. On exigera donc les fournisseurs de diesel et de mazout à inclure 2 % de biodiésel, en moyenne, à leur offre de ce carburant. En fait, le règlement sera d'abord publié dans la Gazette officielle d'ici peu et il y aura une période de commentaires de 60 jours. « Nous réalisons l'engagement fait aux agriculteurs, aux communautés rurales et à l'industrie de réglementer l'usage des biocarburants », a déclaré le ministre d'État au Développement économique pour la région du Québec, Denis Lebel. Le ministre de l'Environnement du Canada, Peter Kent, a souligné la diminution des gaz à effet de serre d'environ quatre millions de tonnes permise par la substitution des carburants fossiles par des biocarburants. Selon des données fédérales de 2007, les Canadiens consomment près de 40 milliards de litres de diesel ou mazout dont 57 % va aux camions de transport, 14 % au chauffage, 8 % à l'agriculture, 7 % aux trains et 14 % vers divers secteurs. La règle du 2 % signifie qu'il faudra produire quelque 800 millions de litres de biodiésel par an au Canada. Selon un rapport produit par Ressources naturelles du Canada, l'objectif de 2011 est techniquement faisable. Il reste encore du pain sur la planche puisque l'industrie (Canada Clean Fuels) se fixait

un objectif de 500 millions de litres pour 2010. La capacité de production canadienne était de 130 millions de litres en 2009. Il faut un 4,8 kg soya pour produire 1 litre de biodiésel. D'autres oléagineux, du gras animal ou du gras végétal récupéré peuvent aussi être utilisés pour fabriquer du biodiésel. (Diffusé sur [La Terre de chez nous](#))

- **Les mélanges de biodiésel sont maintenant une réalité au Canada** (10 février 2010)

Aujourd'hui, l'Association canadienne des carburants renouvelables (ACCR) a louangé l'annonce sur le mandat national de 2 % de biodiesel au Canada, disant que c'est une bonne nouvelle pour les consommateurs, les agriculteurs et la diversité énergétique. « C'est un grand jour pour le biodiesel renouvelable fabriqué au Canada. Le biodiesel représente une meilleure façon de conduire et un moyen innovateur de stimuler notre économie, a dit Gordon Quaiattini, le président de l'Association canadienne des carburants renouvelables en réaction à l'annonce du gouvernement fédéral sur une norme de 2 % de carburants renouvelables pour le biodiesel. Le biodiesel est une alternative plus propre au diesel conventionnel. Cela aidera à modérer les prix, améliorera notre approvisionnement en carburant, créera de nouveaux emplois, et bénéficiera aux agriculteurs comme aux conducteurs. » Le biodiesel ne contient pas de pétrole et peut être fabriqué à partir de diverses matières premières renouvelables, ou charges d'alimentation, dont les huiles de graines, le gras animal et les huiles de cuisson recyclées. Sa performance est comparable à celle du diesel à base de pétrole en ce qui a trait aux économies de carburant, au horse-power et au couple. Le biodiesel peut être utilisé de façon sécuritaire dans tous les véhicules roulant au diesel, et peut aussi être utilisé comme huile à chauffage et pour diverses autres applications, dont le transport maritime, la production d'électricité, le matériel agricole et les opérations minières. Le biodiesel est dix fois moins toxique que le sel de table et est aussi biodégradable que le sucre. Des études indépendantes indiquent que le biodiesel produit au Canada génère de 85 à 99 pour cent moins de gaz à effet de serre, selon la charge d'alimentation, comparativement au diesel conventionnel. D'un point de vue économique, les carburants renouvelables comme l'éthanol et le biodiesel sont une source substantielle d'avantages financiers et économiques pour le Canada rural. La construction d'usines de fabrication de biocarburants génère environ 3 milliards de dollars en activité économique et les opérations continues représentent 2 milliards de dollars par année. Pour les agriculteurs canadiens, un revenu plus élevé provenant de la vente de matières premières offre une sécurité additionnelle et réduit la dépendance envers les programmes de soutien du revenu et les filets de sécurité. « Avec l'annonce faite aujourd'hui, le Canada va devenir un chef de file mondial des biocarburants avancés, a ajouté M. Quaiattini. La production et la commercialisation de biocarburants avancés de la prochaine génération à l'aide de technologies de pointe et d'une grande variété de charges d'alimentation sont en cours. Grâce à l'esprit d'entreprise de nos pionniers des biocarburants et un cadre politique stable, l'avenir est là pour les biocarburants avancés au Canada. » (Diffusé sur [Marketwire](#))

- **Le gouvernement fédéral fait abstraction de questions importantes quant à la faisabilité technique d'accélérer le mandat national relatif au diesel renouvelable.** (11 février 2011)

L'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) est préoccupé par le fait que le gouvernement fédéral a proposé un échéancier peu réaliste au sujet d'une exigence nationale obligatoire à l'effet que le carburant diesel et le mazout domestique contiennent 2 % de carburant renouvelable (biodiesel). L'ébauche du règlement, publié dans La Gazette du Canada le 12 février 2011, indique le 1er juillet 2011 comme date d'entrée en vigueur pour l'exigence de diesel renouvelable du Règlement sur les carburants renouvelables du gouvernement fédéral. « L'ICPP et ses membres se sont engagés à ce que la composante relative au diesel renouvelable du Règlement sur les carburants renouvelables du gouvernement fédéral puisse être mise en œuvre avec succès », a expliqué Peter Boag, président de l'ICPP. « Par contre, la date d'entrée en vigueur proposée, le 1er juillet 2011, écarte certains enjeux de faisabilité importants. » Le biodiesel, produit à partir d'huiles végétales et de gras animal, est le seul diesel renouvelable que produit actuellement le Canada. À des températures plus froides, ce carburant épaissit avant de se solidifier, ce qui présente des défis de faisabilité technique considérables pendant les mois plus froids de l'hiver canadien. L'intention originale du gouvernement fédéral quant à l'exigence d'imposer 2 p. cent de diesel renouvelable d'ici 2012 à l'échelle nationale spécifiait que la faisabilité technique était un aspect clé du processus. Le travail effectué en vertu de l'Initiative de démonstration nationale sur le diesel renouvelable (IDNDR) du gouvernement fédéral a déterminé le besoin de résoudre quatre enjeux de faisabilité technique importants pour assurer la réussite de la mise en œuvre :

- l'état de préparation des technologies liées aux carburants;
- l'état de préparation des applications technologiques/des applications des utilisateurs finaux;
- l'état de préparation de l'infrastructure;
- l'acceptation du produit par le marché.

L'ICPP et ses membres sont inquiets que les réseaux d'entreposage, de distribution et de transport nécessaires pour compenser la faible efficacité du biodiesel à basse température ne seront en place dans toutes les régions du pays que bien après le 1er juillet 2011 et que les activités d'élaboration des normes de biodiesel de l'Office des normes générales du Canada ne soient pas conclues avant la fin de 2011, au plus tôt. Le rapport final de l'IDNDR reconnaît que dans certaines régions du pays, surtout là où il n'existe aucun mandat provincial relatif au biodiesel, les mises à niveau à apporter aux infrastructures « pour éviter que les consommateurs ne soient affectés par la transition vers les mélanges de biodiesel » pourraient prendre jusqu'à trois ans. Le rapport de l'IDNDR mentionne également plus loin que « l'accélération des délais afin de respecter une date de début réglementaire autorisée, peut entraîner une augmentation importante des coûts et la réalisation pourrait même être impossible, dans certains cas ». « La plus grande préoccupation de notre industrie est sa capacité à offrir continuellement aux Canadiens des carburants appropriés et de qualité », a précisé M. Boag. « L'entrée en vigueur proposée, le 1er juillet 2011, n'offre pas un délai adéquat pour une transition nationale intégrée. » L'ICPP demande vivement au gouvernement de reconsidérer son échéancier actuel et a confirmé sa volonté à travailler avec tous les intervenants pour permettre une mise en œuvre sans heurts et faire du mandat relatif au diesel renouvelable une réussite. (Diffusé sur [CNW](#))

▪ **Biodiesel obligatoire** (14 février 2011)

À partir du 1er juillet 2011, le diesel et le mazout vendus au Canada devront contenir en moyenne 2 % de biodiesel. La nouvelle est de bon augure pour les agriculteurs, puisqu'elle pourrait influencer sur la demande de canola ou de soya. Au Canada, le biodiesel est fabriqué principalement à partir d'huile de plantes oléagineuses, de gras animal ou d'huiles de cuisson usagées. « Le biodiesel est une alternative plus propre que le diesel conventionnel. Il aide à modérer les prix en ajoutant à l'offre de carburant, il crée des emplois et profite à la fois aux agriculteurs et aux conducteurs », a réagi Gordon Quaiattini, le président de l'Association canadienne des carburants renouvelables. Cette mesure fait partie de la stratégie du gouvernement fédéral sur les carburants renouvelables. Le ministre de l'Environnement, Peter Kent, a déclaré que la teneur de 2 % en biodiesel a toujours fait partie de cette stratégie, mais qu'elle sera appliquée à partir de juillet, puisqu'elle est maintenant jugée faisable sur le plan technique. Le Règlement sur les carburants renouvelables adopté par notre gouvernement a été publié le 1er septembre 2010. Il exige déjà une teneur moyenne de 5 % en carburant renouvelable dans l'essence. Il renferme également les dispositions exigeant une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage. Selon le gouvernement, les deux exigences réglementaires de la stratégie, combinées à la réglementation provinciale, permettront une réduction des émissions de gaz à effet de serre de près de quatre mégatonnes par année, ce qui équivaut à retirer près d'un million de véhicules de la circulation. La réduction des émissions dans le secteur des transports est un des éléments du plan du gouvernement en vue d'atteindre d'ici 2020 la cible de réduction des émissions nationales de gaz à effet de serre de 17 % sous les niveaux de 2005. (Diffusé dans [Le Bulletin des agriculteurs](#))

## Actualités québécoises

▪ **Produire du biocarburant à la ferme à partir de solides de lisier de porcs : c'est possible?** (8 février 2011)

Pour pallier à la problématique des surplus de phosphore, plusieurs promoteurs se sont lancés dans le développement de technologies de traitement des lisiers de porcs. Plusieurs de ces technologies visent à séparer la fraction solide du lisier, soit sur le lisier brut (ex. séparateurs centrifuges ou à vis, filtres-presses) ou directement sous les lattes (ex. courroies perforées, grattes en V). Les gains pour l'entreprise sont une économie de superficies pour épandre le liquide, et des coûts de transport réduits pour exporter le solide. Or, la rentabilité d'un

séparateur est difficilement atteignable dans le contexte porcin actuel. De plus, la valorisation au champ du solide issu de séparation sous les lattes est problématique (texture et densité). Alors, peut-on faire autre chose avec de plus rentable que l'épandre ? Une équipe de chercheurs de l'IRDA, avec Oléotek et plusieurs autres partenaires (CRIQ, CDPQ, Fertior, IFIP) ont étudié la faisabilité de produire du biocarburant liquide à la ferme à partir de solide de lisier de porcs. Le projet était financé par la FPPQ, le MAPAQ et le CRSNG, en plus des contributions des partenaires. Deux technologies furent étudiées, soit l'oléochimie (biodiésel) et la pyrolyse (biohuile). Le solide provenait d'une ferme équipée de courroies perforées en Beauce.

Le biodiésel

La production de biodiésel à la ferme a été réalisée. Toutefois, le procédé oléochimique utilisé est économiquement non-rentable, suite notamment au coût des solvants et la coloration du biodiésel (purification difficile).

La biohuile

La pyrolyse est plus intéressante. Il s'agit d'un procédé thermo-chimique, qui consiste en la décomposition de la biomasse sous vide et en l'absence d'oxygène. Les hautes températures brisent les liens dans la matière organique, et génèrent trois produits : un gaz, un solide (charbon) et un liquide pyrolytique (fraction organique et fraction aqueuse). Le rendement en biohuile (fraction organique) varie selon la température et la biomasse (teneurs en lignine, cellulose et hémicellulose, humidité, masse volumique et granulométrie). La biohuile peut se substituer à l'essence ou au diesel dans plusieurs applications telles des brûleurs, fournaies ou certains moteurs, ou être raffinée pour produire du biodiésel. Trois séries d'essais ont été réalisés à trois températures différentes (238, 403 et 586 C). Le solide du lisier fut d'abord séché pour atteindre 95 % de matières sèches avant la pyrolyse. Les rendements en production de biohuile étaient optimaux à 403 C. Lors de cet essai, les produits obtenus sur une base de poids se divisaient en 27 % de biohuile, 40 % de charbon, 21 % de gaz et 12 % d'une phase aqueuse (70 % d'eau). À plus basse température, les rendements en charbon et en biohuile étaient de 73 et 10 % respectivement. Le pouvoir calorifique de la biohuile et du charbon atteignaient respectivement 30 et 19,4 MJ/kg. En comparaison, le fuel dépasse à peine 40 MJ/kg, et seulement 18,4 MJ/kg pour le bois. Bref, il est possible de produire à la ferme une biohuile avec un pouvoir calorifique important, mais les rendements devront être améliorés. Une analyse technico-économique a été faite pour une ferme porcine de type finisseur de 1 300 porcs-espaces, produisant annuellement 2 322 m<sup>3</sup> de lisier avec séparation solide-liquide sous les lattes. Le coût de l'implantation de la technologie est d'environ 19 \$/m<sup>3</sup> de lisier brut. En considérant la vente du charbon et de la biohuile selon un prix basé sur la valeur calorifique, ce coût pourrait diminuer à 10 \$/m<sup>3</sup>. L'économie sur les superficies d'épandage et les coûts d'épandage ne compense pas pour les coûts supplémentaires. Toutefois, dans une optique d'augmentation du coût des terres, d'économie d'échelles et d'optimisation du procédé, cette situation pourrait s'inverser. Encore plus avec l'augmentation du coût de l'énergie, ou l'instauration d'une filière d'utilisation des biohuiles. Une seconde étude est actuellement en réalisation pour réduire les coûts et optimiser les rendements en biohuile, qui pourraient atteindre 60%. C'est donc un dossier à suivre... (Diffusé sur [L'Action D'Autray](#))

## Actualités canadiennes

- **Réseau Plates-formes de systèmes de cultures durables pour assurer la quantité et la qualité des matières premières entrant dans la production de biodiésel (SQQB)** (25 février 2011)

Plusieurs scientifiques du réseau SQQB ont récemment soumis un texte sur les cultures de rechange aux espèces oléagineuses (Blackshaw et al., sous presse). Ils ont établi un champ de recherche pluri-site afin d'évaluer le potentiel de rendement pour la production d'huiles de canola Rapa, de canola Juncea, de moutarde d'Éthiopie, de moutarde orientale, de moutarde jaune, de caméline, de lin et de soja. Ils ont trouvé que les huiles de toutes les cultures pouvaient être converties facilement en biodiésel, mais que les cultures les plus prometteuses comme biomasse entrant dans la composition du biodiésel étaient le canola napus, la caméline, le lin, le canola-navette et la moutarde orientale.

(Diffusé le bulletin électronique Actualités des réseaux du programme d'innovation en matière de bioproduits agricoles (PIBA))

▪ **Saskatchewan – Clean Power Concepts acquiert les actifs d'une compagnie de biodiésel d'Alabama** (15 février 2011)

Regina, Saskatchewan-based Clean Power Concepts Inc. signed a letter of intent to acquire the assets of Alabama Bio Energy LLC and its subsidiary, Eagle BioDiesel Inc., which owns and operates a 36.5 MMgy multifeedstock biodiesel facility in Bridgeport, Ala. The transaction is expected to close March 15. The acquisition of the Bridgeport facility brings Clean Power Concepts' combined annual production capacity to 41.8 MMgy. CPC's subsidiary, General Bio Energy Inc., owns and operates a 20 MMly (5.3 MMgy) canola-based facility in Regina, Saskatchewan. Once CPC becomes the sole owner of the Bridgeport facility, CPC CEO Michael Shenher said that the company plans to bring it to its maximum nameplate production capacity by leveraging existing process technology with plans to potentially install its own proprietary equipment in the future. "We think we can enhance the [existing] processes [at the Bridgeport plant]," Shenher told Biodiesel Magazine, adding that he couldn't elaborate on the specific nature of CPC's process technology. "The technology that we have we think will enable us to really make the most of the capacity that's there as well as significantly increase it in the near future." Shenher added that CPC found the Bridgeport facility to be an enticing acquisition target due to its existing transport infrastructure for inbound and outbound product. "We think that logistically it's an excellent spot to serve the domestic market in that area," Shenher said. "We're currently reviewing some export options as well." This move is the first of more potential acquisitions of biodiesel assets in the future for CPC, according to Shenher. "We have something that many biodiesel start-up companies don't have, and that is access to feedstock by virtue of our canola crush program and our oilseed crushing capacity," he said. "We can also offer liquidity to our partners. We're actively looking for acquisitions and working with potential targets and partners." Use of existing feedstock streams at the Bridgeport facility is under consideration, according to Shenher, but he noted that "the existing infrastructure there would lend itself well to some sort of oilseed crush program." With the \$1 per gallon blender's tax credit reinstated for all of 2011 and a rebounding economy, Shenher said the time may be right now to acquire distressed biodiesel assets. "It's sort of the perfect storm in terms of the price of crude and the [economic] recovery is up," he said. "We're thinking that there might just be a margin there that would enable production of biodiesel from virgin vegetable oil. Also, we're seeing very strong demand in parts of South America, the Caribbean and definitely in Asia." (Diffusé sur [Biodiesel Magazine](#))

▪ **Un sondage révèle la perception des Canadiens envers l'industrie du biodiésel** (1<sup>er</sup> mars 2011)

The results are in for an AgCall Inc. survey that asked over 300 Canadian canola and soybean growers their perspective on biodiesel, and the numbers show unquestionable support for biodiesel. The survey, conducted completely via telephone over a seven day period, yielded the following results:

-66 percent of respondents indicated that they are aware of the 2 percent renewable fuel standard for biodiesel in Canada.

-87 percent of respondents support using Canadian grown canola/soybeans in the production of biodiesel.

-90 percent of respondents agree that increased demand for canola/soybeans created by biodiesel production would benefit growers.

-81 percent of respondents support a federal renewable strategy that would promote the use of canola/soybeans in the production of biodiesel.

According to Ed Mazurkewich, business development consultant for AgCall, "The survey results illustrate strong grower support for a federal renewable fuel strategy that would utilize canola/soybeans. Biodiesel production will happen in Canada and growers would like the 2 percent bio-content source to be Canadian grown crops." Mazurkewich also said that during the survey the participants were only aided with questions when those participants needed further clarification. "We captured comments that any growers gave us, but there weren't a whole lot of them during the survey," he said. "Common comments for utilizing oilseeds for biodiesel were

that it gives growers market options for their canola/soy." The survey was conducted for the Canadian Canola Growers Association and the Canadian Renewable Fuels Association. "This is the only survey that I know of that represents a voice from Canadian growers, so it should be fairly important. Its actual importance will be dependent on the view from biodiesel stakeholders in Canada," Mazurkewich said. (Diffusé sur [Biodiesel Magazine](#))

## Actualités internationales

### ▪ **États-Unis – Les États-Unis en tête des 25 pays les plus gros producteurs de biocarburants** (24 février 2011)

Les États-Unis ont terminé l'année 2010 en tête des pays producteurs d'éthanol renouvelable, d'après l'étude Global Biofuels Outlook 2010-2020 publiée en février par le pôle GBC (Global Biofuels Center) de Hart Energy Consulting. Avec des capacités de production supérieures à 51 milliards de litres, les États-Unis jouissent d'une confortable avance sur la première puissance économique de l'Amérique du Sud. Le Brésil est classé deuxième avec près de 27 milliards de litres. Ces deux pays réunis représentent 82% des capacités de production d'éthanol en fonctionnement dans le monde. La Chine, troisième, arrive loin derrière avec des capacités supérieures à 2,7 milliards de litres. La France occupe la quatrième place tandis que le Canada clôt le classement des cinq premiers. «En 2009, l'industrie américaine de l'éthanol dénombrait 170 usines en activité. Nos analyses révèlent, pour la fin 2010, une hausse du nombre total d'infrastructures productrices de bioéthanol en service qui ressort à 187 installations» explique Michael Marshall, analyste principal du GBC et principal auteur du rapport. Les États-Unis dominent également le classement mondial réalisé pour le biodiesel, avec des capacités de production en service de 5,9 milliards de litres. Ils sont talonnés par l'Allemagne, dont les capacités sont estimées à un peu plus de 5 milliards de litres. Viennent ensuite l'Espagne, à 5 milliards de litres, puis l'Indonésie. En dépit de perspectives de croissance spectaculaires pour 2011 et 2012, le Brésil n'occupe que la cinquième place du classement, avec une capacité de production équivalant à 70% de celle des États-Unis en 2010. «Il convient de souligner que 10% seulement des capacités de production de biodiesel aux États-Unis sont actuellement exploitées» précise Tammy Klein, vice-président adjoint chez Hart Energy Consulting. Ce taux d'utilisation en deçà de 10% s'explique par l'envolée du cours des produits de départ intervenant dans l'élaboration du biodiesel et par la suppression du crédit d'impôt fédéral sur le biodiesel jusqu'au 17 décembre 2010. (Diffusé sur [20minutes.fr](#))

### ▪ **Espagne – L'Espagne augmente l'utilisation du biodiésel pour contrer l'impact de la hausse du prix du baril de pétrole** (2 mars 2011)

Spain is taking action to reduce the economic impact of rapidly increasing oil prices in part by increasing the allowable content of biodiesel for blending in transportation fuels. According to Spain's Vice President Alfredo Pérez Rubalcaba, a €10 (\$13.77) increase in the price of a barrel of oil equates to nearly a €6 billion (\$8.26 billion) rise in the overall cost of energy. To help combat this increased energy spending, the government of Spain plans to enact three measures to be published March 4 and become active March 7. Regarding biodiesel content in transportation fuels, the government will increase the percentage of biodiesel from 5.7 percent to 7 percent. According to information posted on the government's website, this measure is aimed at achieving fuel savings. The most recent statistics posted to the European Biodiesel Board's website state that Spanish biodiesel plants produced approximately 859,000 tons (258 million gallons) of biodiesel in 2009. Only Germany and France produced more biodiesel that year. EBB statistics also note that Spain had approximately 4.1 million tons (1.2 billion gallons) of installed biodiesel capacity in 2010. In addition to increasing the percentage of biodiesel blended into national transportation fuels, the Spanish government also intends to reduce highway speed limits from 120 kilometers per hour (74 miles per hour) to 110 kilometers per hour (68 miles per hour). According to information released by the government, this measure will reduce gas and diesel fuel consumption by a respective 15 percent and 11 percent. The price of many local and long-distance trains will also be reduced. The price reductions are designed to encourage increased use of mass transit systems, further reducing the nation's fuel consumption. (Diffusé sur [Biodiesel Magazine](#))

- **Norvège – Des chercheurs confirment le potentiel du Ghana et du Niger pour la culture du jatropha** (10 février 2011)

In Norway, controlled experiments with irrigation and fertilisation of jatropha have been conducted at the International Crops Research Institute for the Semi-Arid Tropics (ICRISAT), which is an institute in Niger under the auspices of the Consultative Group on International Agricultural Research (CGIAR). In this project, studies and field trials were conducted with jatropha in Ghana and Niger, the pest risk factors that threaten jatropha crops, and studied how to cultivate the tree in order to minimise pest problems and prevent mass invasion. “It’s true that jatropha does well in quite extreme conditions, but in order to yield plenty of fruit for producing oil, it needs sufficient water, fertiliser and care. A poorly tended plantation of jatropha is an easy target for destruction by a grasshopper swarm,” the team reports. (Diffusé sur [Biofuels Digest](#))

- **États-Unis (Nevada) – Débat sur l’augmentation de l’utilisation du biodiésel** (16 février 2011)

Truckers would be required to use 10 percent biodiesel in their fuel under a bill introduced in the Senate, which is already sparking a disagreement. Paul Enos, representing the Nevada Transport Association, said such a requirement would nullify the warranty on all trucks. Present law requires all diesel fuel sold in Nevada to contain 5 percent biodiesel. But Senate Bill 148 increases that to 10 percent if certain conditions are met. Sen. Mike Schneider, D-Las Vegas, said Monday the bill is aimed at helping Biodiesel of Las Vegas, a small producer of biodiesel fuel in Southern Nevada. He said the requirement would hit all trucks and diesel fueled vehicles in the state. Schneider says he doesn’t believe increasing the amount of biodiesel will void a truck’s warranty. “But if it ruins the warranty, we won’t do it.” Enos said this requirement would affect hundreds of thousands of trucks in Nevada and other diesel-powered vehicles. Mercedes-Benz says anything above 5 percent would void the warrant on its vehicles, saying use of the 10 percent biodiesel could cause severe damage to the engine. The 10 percent requirement would not become effective until one year after the governor issues a proclamation that the production of biodiesel in Nevada has reached 60 million gallons and has equaled or exceeded at rate of 5 million gallons per month for three consecutive months. The bill was referred to the Senate Committee on Revenue. (Diffusé dans le [Las Vegas Sun](#))