

# Filière Française du Bioéthanol

Communiqué de presse  
Paris, le 20 décembre 2017

## L'Union européenne va-t-elle se donner les moyens de réduire vraiment les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports?

**Le Conseil européen de l'énergie a validé lundi 18 décembre sa position sur le projet de Directive européenne sur les énergies renouvelables pour 2021 - 2030 (EnR II). Ce projet fait la part belle aux énergies fossiles au détriment des biocarburants renouvelables et durables portés par les filières issues de l'agriculture européenne, en particulier le bioéthanol dont la France est leader en Europe.**

Le texte prévoit bien un objectif minimum par Etat membre de 14% d'énergie renouvelable dans les transports en 2030, soutenu par la France, au lieu de 10% en 2020. Mais c'est un accord en trompe l'œil car, pour atteindre cet objectif, il permet de compter plusieurs fois la même quantité d'énergie renouvelable provenant de l'électricité renouvelable (2 fois pour le rail et 5 fois pour la route) et de certains biocarburants dits « avancés » (2 fois). Les comptages multiples n'apportent aucune réduction de gaz à effet de serre et laissent la place à l'énergie fossile. Ils sont de plus inutiles pour les technologies de deuxième génération déjà soutenues par un objectif spécifique.

Par ailleurs, nous saluons le maintien à 7%, c'est-à-dire le niveau actuel, du plafond applicable aux biocarburants issus de plantes alimentaires. Mais nous déplorons que les Etats membres puissent le réduire en abaissant en parallèle leur obligation d'énergie renouvelable dans les transports, au risque de pénaliser le revenu des agriculteurs et la production alimentaire.

### Nos propositions pour réellement réduire les émissions de CO2 des transports

Dans le trilogue qui va s'engager dans les prochaines semaines nous appelons le Conseil, la Commission et le Parlement européen à sécuriser la baisse réelle des émissions de CO2 des transports.

**Tout d'abord, la filière du bioéthanol demande la suppression tous les comptes multiples qui relèvent de la tromperie sur la contribution réelle des transports dans la lutte contre le changement climatique.**

Ensuite, il est important de maintenir la participation de nos productions de bioéthanol malgré la baisse annoncée et souhaitée de la consommation d'énergie des transports. En effet, les carburants à plus forte teneur en bioéthanol (SP95-E10, Superéthanol E85, ED 95 pour bus et poids lourds et futur E20) réduisent les émissions des carburants liquides, au-delà du plafond de 7%. Il faut alors permettre aux Etats membres de **déplafonner les biocarburants conventionnels** qui répondent à de **plus hautes performances durables**, fournissent des coproduits riches en protéines ou cellulose et sont issus de l'agriculture européenne.

De plus, les Etats membres devront prendre en compte le **bioéthanol issu de résidus sucriers et amidonniers au-delà du plafond de 7%**. En effet, celui-ci ne concerne que les biocarburants issus directement des plantes alimentaires, selon la Directive en vigueur comme l'a toujours reconnu la Commission.

Enfin, a contrario, il faudra éviter que la Directive favorise directement ou indirectement l'huile de palme importée qui provoque de la déforestation, y compris sous la forme d'huiles "usagées" qui devront être strictement définies pour éviter les fraudes.

**La filière française du bioéthanol durable est au cœur de la bioéconomie, en parfaite synergie avec la production alimentaire. Elle appelle donc la France à la défendre et à porter ces propositions, les seules à même de réduire véritablement les émissions de CO2 des transports, au sein du Conseil dans le trilogue sur le projet de Directive EnR II.**

#### Contacts filière du bioéthanol :

AGPM / AGPB : Gildas Cotten – 01 44 31 10 92

CGB : Carine Abecassis – 01 44 69 41 36

SNPAA : Sylvain Demoures – 01 49 52 66 99

#### CONTACT PRESSE : CORIOLINK

Lisa OMARA – 06 52 25 07 66 – [lisa.omara@coriolink.com](mailto:lisa.omara@coriolink.com)

