

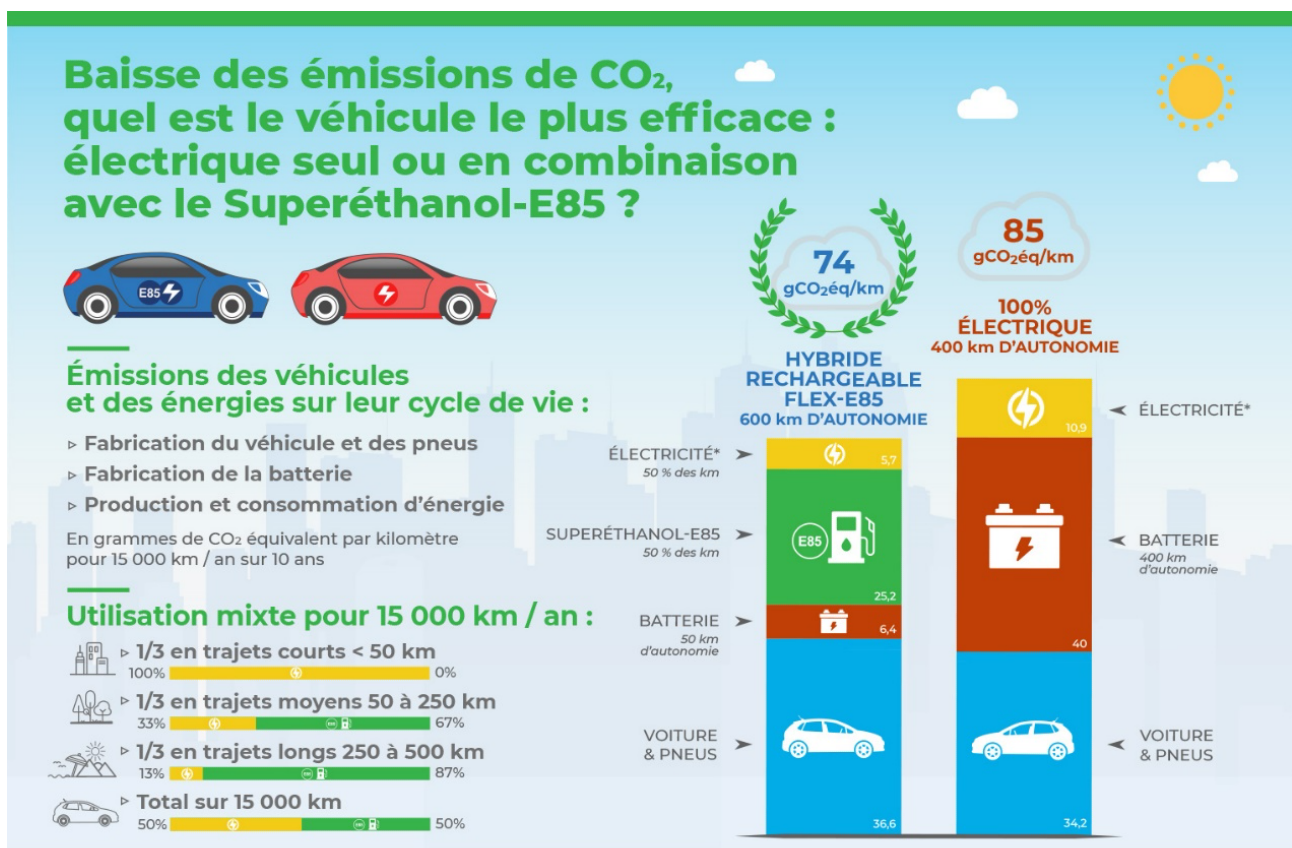
# Filière Française du Bioéthanol

Alerte presse  
Paris, le 26 octobre 2021

## Automobile et climat : l'Europe doit calculer les émissions de CO<sub>2</sub> sur toute la vie des véhicules et de leurs énergies

La filière du bioéthanol s'interroge sur la capacité de l'Europe à faire converger ambitions climatiques et accompagnement des automobilistes si elle exclut des solutions au moins aussi efficaces que le 100% électrique. Comme le souligne l'Institut Montaigne dans un rapport récent, l'Europe ne peut pas continuer à piloter l'évolution de son parc automobile en fonction de la seule mesure des émissions brutes de CO<sub>2</sub> au pot d'échappement. C'est une question de respect du principe de neutralité technologique et surtout de bon sens !

L'analyse de cycle de vie consiste à prendre en compte la totalité des émissions de gaz à effet de serre causées par la construction du véhicule et de la batterie et les émissions nettes dues à la production et à l'utilisation de l'électricité et des carburants. Par exemple, cette méthode met en évidence qu'un **véhicule hybride rechargeable flex-E85**, fonctionnant pour moitié au Superéthanol-E85 et pour l'autre moitié à l'électricité, **émet moins de CO<sub>2</sub> sur toute sa vie qu'un véhicule électrique 100% à forte autonomie**, même avec le mix électrique français, plus décarboné que la moyenne européenne grâce au nucléaire.



\* Mix électrique français  
Source : données IFPEN et SNPAA (2019)

**bioéthanol**  
Roulons plus vert et moins cher

[bioethanolcarburant.com](http://bioethanolcarburant.com)



En effet, dans le cas d'un hybride rechargeable flex-E85 utilisé pour des trajets de longueurs variées, pour rouler 50% à l'électrique, il suffit de l'équiper d'une petite batterie assurant une autonomie de 50 km. Celle-ci crée une faible dette carbone de 6 g/km et évite la forte dette carbone (40 g/km) de la batterie 8 fois plus grosse équipant un véhicule 100% électrique pour assurer 400 km d'autonomie. La différence de 34 g est supérieure aux émissions nettes du Superéthanol-E85 utilisé sur 50% des distances (25 g). Au total, on constate sur cet exemple un bénéfice de 11 g/km, soit **13% de moins**, pour le véhicule hybride rechargeable flex-E85.

Cette analyse est corroborée par le dernier rapport de l'Institut Montaigne « **Automobile : feu vert pour une industrie durable** » paru le 11 octobre dernier qui soulève cette question fondamentale : « *Comment expliquer (...) que seules les émissions de CO2 liées à la combustion du carburant dans la voiture soient prises en compte, alors que celles liées à la fabrication de l'acier qui la compose ou de la batterie qui l'alimente peuvent représenter plus de la moitié des émissions totales ?* ». En prenant en compte également les émissions de la production et de l'utilisation de l'électricité et du carburant, l'étude conclut : « *Cela aurait pour conséquence de ne pas interdire les véhicules thermiques hybrides rechargeables en 2035 (contrairement à ce que propose la Commission européenne), s'ils parviennent à atteindre en vie réelle les niveaux d'émissions aujourd'hui constatés sur les données d'homologation* »

Si l'électrification du parc automobile est l'une des alternatives disponibles, elle ne résout pas à elle seule le problème de la décarbonation du transport à court et moyen terme, d'autant moins que la Commission européenne estime qu'en 2030, plus de 85 % du parc automobile européen sera encore constitué de véhicules équipés d'un moteur thermique dont 5% d'hybrides rechargeables. Le Président de la République Française, Emmanuel Macron, a reconnu, le 12 octobre 2021, que ces derniers sont bien une voie d'avenir, en engageant la France à produire 2 millions de voitures électriques et hybrides dans le cadre du Plan France 2030.

Pour décarboner efficacement le parc automobile sans alourdir l'impact sur le pouvoir d'achat des consommateurs, la Commission doit aussi prendre en compte les réductions d'émissions nettes de CO<sub>2</sub> permises par les biocarburants.

**Pour répondre à l'urgence climatique, la filière française du bioéthanol demande à la France et à l'Union européenne de faire évoluer la réglementation européenne afin d'adopter un système d'évaluation juste des émissions des véhicules légers, basé sur l'analyse complète de cycle de vie, dans le respect du principe de neutralité technologique.**

Sources de l'infographie :

IFPEN, Life cycle assessment of mid-range passenger cars powered by liquid and gaseous biofuels : comparison with greenhouse gas emissions of electric vehicles and forecast to 2030; mai 2021

Hypothèses SNPAA :

\* émissions du bioéthanol : 28,5 gCO<sub>2</sub>éq/MJ (basé sur la valeur moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> de l'éthanol consommé en France - source Panorama biocarburants DGEC 2019) au lieu de la moyenne de valeurs par défaut de RED II

\* pour PHEV fonctionnant à 50% à l'E85 et 50% à l'électricité : consommation E85 divisée par 2 par rapport à un PHEV fonctionnant à 100% à l'E85

\* pour PHEV (100% E85): consommation de 20% inférieure en E85 à celle du véhicule thermique flex-E85

**Contacts filière du bioéthanol :**

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

CGB : Nicolas Riolland – 01 44 69 41 57

SNPAA : Sylvain Demoures – 01 49 52 66 99

**Contacts presse | Agence CorioLink | [bioethanol@coriolink.com](mailto:bioethanol@coriolink.com)**

Océane Vilminot – 07 84 90 83 16 – [oceane.vilminot@coriolink.com](mailto:oceane.vilminot@coriolink.com)

Amélie Lebreton – 06 70 60 25 30 – [amelie.lebreton@coriolink.com](mailto:amelie.lebreton@coriolink.com)

