

Filière Française du Bioéthanol

Communiqué de presse
Paris, le 1er octobre 2021

Agriculture / énergie : libérons le potentiel du bioéthanol français, une solution immédiate, efficace et abordable pour la décarbonation du secteur des transports !

La filière française du bioéthanol estime qu'il est nécessaire de lever les freins réglementaires à la croissance de la consommation d'éthanol, tant au niveau européen que français. Elle appelle à favoriser son incorporation grâce à un plafond de 7 % mutualisé à l'échelon de l'UE.

Au niveau européen, dans les discussions qui s'ouvrent sur le paquet « Fit for 55 », elle demande que la France porte deux demandes pour permettre d'atteindre un niveau de décarbonation des transports à la hauteur de l'urgence climatique :

- D'une part, **mutualiser au niveau européen le plafond de 7% d'incorporation de biocarburants issus de « cultures alimentaires », au lieu de l'appliquer à chaque Etat membre comme aujourd'hui.** Cette flexibilité permettrait aux pays ayant une forte vocation agricole, comme la France, de produire et consommer plus de bioéthanol et ainsi d'accélérer la décarbonation du transport, en compensant les pays de l'Union européenne qui incorporent peu de ces biocarburants, sachant que la moyenne européenne en 2020 est proche de 4 %.

- D'autre part, **adopter un système d'évaluation plus juste des émissions des véhicules, basé sur l'analyse de cycle de vie**, dans le respect du principe de neutralité technologique. L'électrification est une des alternatives disponibles mais 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. Pour décarboner efficacement ce parc automobile sans alourdir l'impact sur le pouvoir d'achat des consommateurs, la Commission doit prendre en compte le fait que le CO₂ issu de la combustion des biocarburants provient des plantes et donc de l'air. Dans le cas de sa méthodologie de comptage des émissions de gaz



à effet de serre du réservoir à la roue, elle doit alors donner à ce CO₂ une valeur zéro. Dans le cas d'une analyse de cycle de vie complète, un véhicule hybride flex-E85 rechargeable utilisant le Superéthanol-E85, émet moins de CO₂ sur toute sa vie qu'un véhicule électrique à forte autonomie, même avec le mix électrique français, plus décarboné que la moyenne européenne.

Avant sa présidence de l'Union européenne au premier semestre 2022, la France doit infléchir la position dogmatique de l'Union européenne au regard des biocarburants, position dont elle est la principale victime.

Enfin, la filière demande à la France de s'opposer à la ratification du projet d'accord commercial entre l'Union européenne et le Mercosur (Brésil). Les importants quotas d'importation d'éthanol pour les marchés industriels et des carburants, concédés au Brésil, pénaliseront d'abord la France qui représente 25% de la production européenne d'alcool d'origine agricole. Le Brésil n'a pas les mêmes standards de production que l'UE.

Au niveau français, la filière bioéthanol fera des propositions concrètes pour modifier le projet de loi de finances 2022 :

- d'une part pour **augmenter l'objectif d'incorporation d'éthanol issu de résidus en 2023**, afin d'accompagner la hausse de la consommation de Superéthanol-E85, le carburant du pouvoir d'achat des automobilistes ;
- d'autre part pour inciter les constructeurs automobiles à proposer davantage de véhicules flex-E85, en les rendant plus attractifs pour les entreprises. Selon le principe de neutralité technologique, **les véhicules flex-E85 d'origine devraient bénéficier d'un abattement de 40% sur les émissions de CO₂**, comme pour le malus et la prime à la conversion, pour le calcul de la **taxe annuelle sur les émissions de dioxyde de carbone** qui remplacera la Taxe sur les Véhicules de Société (TVS) à partir de 2022. Ils seront ainsi traités de façon équitable, notamment comparé au GPL ou au GNV, d'origine fossile.

* source : enquête ePURE pour 2021, moyenne européenne.

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

Océane Vilminot – 07 84 90 83 16 – oceane.vilminot@coriolink.com

Amélie Lebreton – 06 70 60 25 30 – amelie.lebreton@coriolink.com

