

Union Européenne – 05.09.2022

*Début des ultimes négociations européennes sur le Règlement CO2 des véhicules légers
L'interdiction totale de la vente des voitures thermiques neuves au-delà de 2035 en débat*

Une nouvelle étude de l'IFPEN confirme le rôle essentiel du bioéthanol dans la réduction des émissions de CO2 de l'automobile

Lundi 05.09 à 10H00 – VISIO Décryptage technique de l'étude avec les experts de l'IFPEN, ePURE et La Collective du Bioéthanol – [Cliquez ici pour vous inscrire](#)

Alors que commencent les ultimes négociations européennes sur les règles concernant les émissions CO2 des voitures neuves jusqu'en 2035, une étude démontre que des véhicules hybrides rechargeables fonctionnant au Superéthanol-E85 sont aussi bénéfiques pour le climat que le 100% électrique.

Les véhicules hybrides rechargeables fonctionnant au Superéthanol-E85 sont aussi bénéfiques pour le climat que le 100% électrique selon une [étude de l'IFPEN](#) .

L'étude réalisée par le Département Economie et Evaluation Environnementale de l'IFPEN a mesuré et comparé les émissions de gaz à effet de serre de 3 types de voitures compactes (segment C) : des véhicules thermiques fonctionnant à l'essence fossile, des hybrides rechargeables utilisant du Superéthanol-E85 et des voitures 100% électriques, en analyse de cycle de vie. Cette méthode prend en compte toutes les émissions des gaz à effet de serre dues aux véhicules et à la batterie (de la fabrication au recyclage) ainsi que celles des énergies utilisées (de la production à l'utilisation). L'étude a couvert à la fois les cas des mix électriques français et européen (voir l'infographie ci-dessous).

Cette comparaison effectuée pour 2022 avec des projections sur 2040 démontre que des véhicules hybrides rechargeables utilisant le Superéthanol-E85 et parcourant 40% des distances en mode électrique sont au moins aussi bénéfiques pour le climat que les véhicules 100% électriques correspondants, avec le mix électrique français et a fortiori avec le mix européen plus carboné.

Ces résultats sont essentiels au moment où commencent les négociations en « trilogie » entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur le règlement CO2 des véhicules légers qui déterminera les types de véhicules neufs vendus à partir de 2035.

Où en est le projet de Règlement européen sur les émissions de CO2 des véhicules légers ?

Dans le but de réduire l'impact sur le climat de l'automobile, les institutions européennes sont en train d'élaborer le nouveau règlement sur les émissions de CO2 des véhicules légers. Le projet initial de la Commission et celui du Parlement européen prévoient que tous les véhicules vendus à l'horizon 2035 devraient émettre zéro CO2 à l'échappement. Cette mesure favorise le seul véhicule électrique.

Tout en conservant cet objectif de décarbonation totale du parc neuf à l'horizon 2035, le **projet du Conseil européen**, représentant les Etats membres, laisse la porte ouverte à **deux solutions alternatives** : continuer à utiliser des carburants pourvu qu'ils soient totalement neutres en carbone et autoriser les véhicules hybrides rechargeables, dont la place pourrait être redéfinie en 2026, en

fonction de la progression des véhicules électriques. Ces propositions seront débattues au cours du trilogue.

La Collective du Bioéthanol et ePURE demandent :

- **Que les institutions européennes respectent l'engagement de produire une méthode d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre en analyse de cycle de vie pour les véhicules légers en 2023 ;**
- **Que les ouvertures vers les carburants neutres en carbone et les hybrides rechargeables soient effectivement appliquées.**

Pourquoi le bioéthanol fait partie des solutions pérennes pour décarboner le parc automobile :

1. Une voiture hybride rechargeable qui roule au Superéthanol-E85 fait au moins aussi bien qu'une voiture électrique pour viser la neutralité carbone... si l'on analyse leurs émissions tout au long de leur cycle de vie !

Une étude réalisée par l'**IPEN** démontre qu'aujourd'hui et en 2040, les véhicules hybrides rechargeables « compacts » roulant au Superéthanol-E85 sont **aussi bons pour le climat que le véhicule 100 % électrique** de grande autonomie. Et ce, même avec le mix électrique français très décarboné, quand on mesure les **émissions en analyse de cycle de vie**, et a fortiori avec le mix européen qui est moins bon.

2. Un Superéthanol-E85 neutre en carbone est réalisable pour les hybrides rechargeables.

Le bioéthanol produit en Europe atteint 77% de réduction des émissions de gaz à effet de serre en moyenne selon le bilan publié par l'association européenne ePURE pour 2021. Il s'améliore chaque année pour tendre vers la neutralité carbone. En France, il existe déjà **du bioéthanol qui réduit de plus de 100% les émissions de gaz à effet de serre** par rapport à l'essence fossile (Source DGEC, [CarbuRe 2020 et 2021](#)). De plus, le Superéthanol-E85, qui contient 75% de bioéthanol en moyenne, peut être rendu 100 % renouvelable en **remplaçant la part moyenne de 25 % d'essence fossile par d'autres carburants renouvelables** (essence synthétique issue d'énergies renouvelables...).

3. L'hybride rechargeable roulant au Superéthanol-E85 offre d'autres avantages

L'hybride rechargeable roulant au Superéthanol-E85 cumule des **avantages supplémentaires** :

- Il est **plus pratique** quand les bornes de recharges sont occupées car il permet de rouler sur de longues distances sans recharger la batterie, en refaisant le plein de Superéthanol-E85.
- Sa batterie étant plus petite, elle consomme **moins de ressources minérales produites hors de l'Union Européenne et d'énergie** pour sa fabrication.
- Il est **moins coûteux** que le 100% électrique, ce qui est bénéfique pour les budgets des Etats et des automobilistes, comme le montre une [étude récente](#).

4. Le Superéthanol-E85 pourrait faire rouler 5 millions d'hybrides rechargeables en 2040

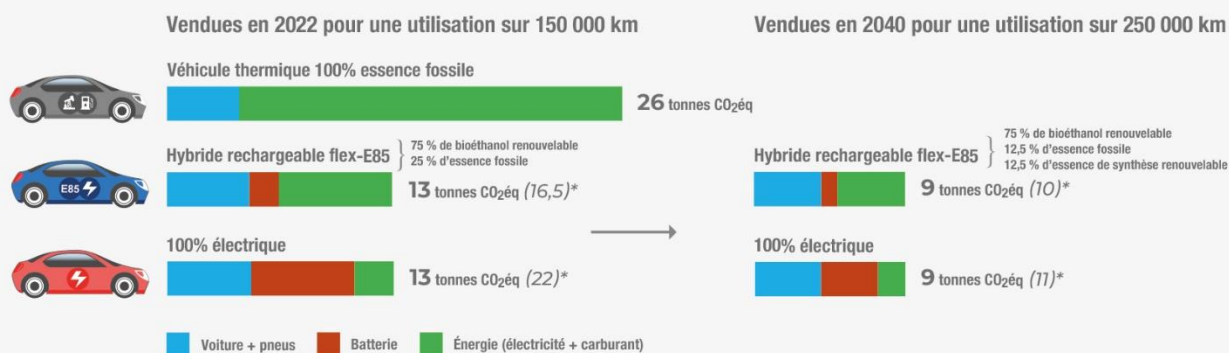
Le Superéthanol-E85 atteint près de 7 % du marché des essences en France en juin/juillet 2022 (contre 4% en 2021). Disponible dans 34 % des stations-service, il est devenu une alternative pratique et économique pour les automobilistes français. En l'utilisant dans des véhicules **très sobres** comme les hybrides rechargeables, on pourrait faire rouler **plus de 5 millions de véhicules flex-E85 en 2040, soit 15 % à 20 % du parc roulant**, en consommant l'éthanol provenant de seulement 1 % de la surface agricole utile française nette des coproduits alimentaires associés.

Les hybrides rechargeables roulant au bioéthanol sont une solution efficace pour réduire l'impact des véhicules sur le climat et mieux répondre à certains besoins des automobilistes. Le règlement CO2 des véhicules légers doit préserver toute leur place.

Focus sur l'étude de l'IFPEN

L'IFPEN a étudié des **véhicules familiaux** (voitures compactes - segment C) utilisés à la fois pour de **courts trajets** du quotidien et de **plus longs déplacements** de week-end et de vacances. L'étude suppose que ces véhicules hybrides rechargeables fonctionnent à 40 % en mode électrique et à 60 % avec le moteur thermique, comme le préconise la Commission européenne. La batterie étant plus petite, son empreinte carbone initiale est divisée par quatre, ce qui compense l'essentiel des émissions du carburant. La réduction d'émissions de CO₂eq de l'éthanol par rapport à l'essence s'améliore de 67% en 2022 à 90% en 2040. L'empreinte carbone du Superéthanol-E85 qui contient en moyenne 75 % de bioéthanol baisse avec le temps, tout comme celle de la batterie et de l'électricité avec le mix français bien meilleur que l'europpéen. La part de 25% d'essence fossile de l'E85 est à moitié remplacée par d'autres composants renouvelables en 2040. Ainsi, **les deux solutions restent équivalentes en 2040.**

ÉMISSIONS DE CO₂ DE VOITURES COMPACTES NEUVES EN FRANCE (en analyse de cycle de vie)



* Chiffres entre parenthèses avec le mix électrique européen

Source: Étude IFPEN pour SNPAA, AIBS et Intercéréales (Juin 2022)

N.B. Pour comparer 2022 et 2040 sur la même distance de 150 000 km, multiplier par 0,6 le chiffre de 2022.

Infographies disponibles sur le site [bioethanolcarburant.com](https://www.bioethanolcarburant.com)

À propos de la Collective du bioéthanol

La Collective du bioéthanol est représentée par l'Association Interprofessionnelle de la Betterave et du Sucre (AIBS) et le Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole (SNPAA). Son objectif est d'informer les professionnels et le grand public sur la filière bioéthanol. Le bioéthanol est incorporé à ce jour dans les essences en France, en pur ou dans un dérivé, jusqu'à 7,5% (dont au maximum 5% d'éthanol pur) dans le SP95 et le SP98, jusqu'à 10% dans le SP95-E10 et jusqu'à 85% dans le Superéthanol-E85. Pour plus d'informations : <https://www.bioethanolcarburant.com/>

À propos d'ePURE - European Renewable Ethanol

ePURE représente les intérêts des producteurs européens d'éthanol renouvelable auprès des institutions européennes, des acteurs de l'industrie, des médias, des universités et du grand public. Basé à Bruxelles, ePURE parle au nom de 39 entreprises et associations membres, avec environ 50 usines dans l'UE et au Royaume-Uni, représentant environ 85 % de la production d'éthanol renouvelable de l'UE. L'organisation, créée en 2010, promeut les utilisations bénéfiques de l'éthanol dans toute l'Europe.

CONTACT PRESSE : Agence CorioLink – bioethanol@coriolink.com

Urielle Dutartre – 06 62 82 71 62 – urielle.dutartre@coriolink.com