

## Bruxelles : nouvelles négociations sur le Règlement CO<sub>2</sub> des véhicules légers

### Carburants neutres en carbone : pour rouler encore plus propre, pas d'e-fuel sans éthanol !

Après que l'Allemagne et plusieurs autres pays ont bloqué l'adoption définitive du Règlement CO<sub>2</sub> des véhicules légers par le Conseil européen au début du mois de mars, la Commission Européenne travaille sur une solution réglementaire rapide. Si l'Allemagne souhaite que soit sanctuarisé le recours aux e-fuels dans les moteurs thermiques au-delà de 2035, la Collective du Bioéthanol appelle à le faire au travers de la notion de carburants neutres en carbone incluant les biocarburants durables, conformément au texte négocié à l'été 2022 et comme le demande déjà l'Italie.

A l'instar de l'Allemagne, qui défend son modèle de production électrique à travers les e-fuels, la France doit aujourd'hui soutenir sa filière des biocarburants durables.

### Le '100 % e-fuel' serait un non-sens technologique et économique

Recourir à un carburant 100 % e-fuel serait un non-sens technologique, économique et en termes de disponibilité. Les e-fuels fonctionnent en synergie avec les biocarburants, notamment le bioéthanol dont le bénéfice pour le climat n'est plus à démontrer. Loin de s'opposer, ces deux carburants sont en réalité liés de manière indissociable.

L'éthanol a vocation à être mélangé avec les e-fuels :

- **dans un carburant E20 : 20 % d'éthanol et 80 % de e-fuel**  
Cette part de 20 % d'éthanol permettrait au carburant d'atteindre l'indice d'octane minimum de 95, le niveau requis par la norme européenne des essences classiques;
- **dans le Superéthanol-E85** : la part moyenne de 75% d'éthanol, qui varie selon les saisons et les zones climatiques, sera complétée par des e-fuel pour remplacer la part d'essence fossile nécessaire au démarrage des moteurs.

### E-fuels et bioéthanol, des solutions qui fonctionnent en synergie,

- **Pour rester compatible avec les moteurs thermiques actuels** : un carburant composé à 100 % d'e-fuel ne serait pas compatible avec les moteurs thermiques actuels. En y associant 20 % d'éthanol, la compatibilité serait assurée.
- **Pour que le prix au litre de carburant reste accessible** : les e-fuels sont bien plus coûteux que les carburants fossiles (au moins 3€ litre au début). **Un mélange avec une majorité d'éthanol (moins d'1€ /litre en moyenne ces dernières années) dans le Superéthanol-E85 permettra de rendre les carburants « neutres en carbone » plus abordables**, tout en facilitant la décarbonation des véhicules actuels, ce qui sera appréciable pour les personnes à faibles revenus.
- **Pour que le Superéthanol-E85 devienne 100% renouvelable** : il sera possible de produire un Superéthanol-E85 ne comprenant que de l'éthanol (de 60 % à 85 %) et des e-fuels (de 15 % à 40 %) en remplacement de la part d'essence fossile, comme le démontre un projet en cours pour la compétition automobile. Le Superéthanol-E85 consommé en France réduit déjà les émissions de CO<sub>2</sub> de près de 50% en moyenne par rapport à l'essence fossile (selon les données CarbuRe 2022).

L'éthanol produit dans l'UE réduit les émissions de CO2 de 77% par rapport à l'essence fossile (source ePURE 2021) et sa performance ne cesse de s'améliorer. Le bioéthanol n'est pas produit à partir des matières premières dont les zones de culture causent de la déforestation (palme, voire soja, selon le règlement délégué « high ILUC » du 13 mars 2019).

- **Pour rendre les hybrides rechargeables aussi peu émetteurs en CO2 que les véhicules électriques 100%, même en France** : dans le cadre d'une analyse de cycle de vie, plusieurs études réalisées par l'IFPEN, dont l'étude E4T 2040 avec l'ADEME, démontrent que des véhicules hybrides rechargeables de catégorie C utilisant des carburants très décarbonés, comme le Superéthanol-E85, réduisent autant les émissions de CO2 que des véhicules électriques 100 %, y compris avec le mix électrique français, en 2022. **L'une de ces études montre que cette performance se maintiendra à l'horizon 2040 avec un carburant Superéthanol-E85 associant éthanol et e-fuel**, en intégrant toutes les améliorations attendues pour les batteries et la production d'électricité, d'éthanol et d'e-fuels.
- **Pour aider les carburants neutres en carbone à respecter plus facilement certains seuils d'émissions polluantes** : en particulier, le Superéthanol-E85 réduit les émissions de particules jusqu'à 90% (étude du Professeur Czerwinski 2017), grâce à la présence d'éthanol.
- **Pour des carburants neutres en carbone, plus rapidement disponibles, notamment grâce à l'E85** : les e-fuels seront peu disponibles au début pour les véhicules légers. En effet, c'est une technologie qui commence juste à se déployer et qui servira aussi le marché de l'aviation. La production d'e-fuels pour l'aviation génèrera automatiquement des qualités d'essences pour les véhicules léger (de l'ordre de 20% des volumes totaux), d'abord en petites quantités. A l'inverse, **le bioéthanol est actuellement le biocarburant le plus produit dans le monde, avec 120 milliards de litres produits chaque année**. L'incorporation d'e-fuel dans un carburant Superéthanol E85, à la place de la part moyenne de 25 % d'essence fossile, permettra d'accélérer la disponibilité des carburants « neutres en carbone ».
- **Ces deux filières de productions sont en réalité interdépendantes** : le CO2 de fermentation issu de la production d'éthanol sera l'une des matières premières majeures des e-fuels. **Développer la production d'éthanol permettra donc de développer celle des e-fuels**.

**La Collective du bioéthanol appelle le gouvernement français à prendre clairement position auprès de la Commission européenne et de ses partenaires du Conseil européen pour faire respecter un accord qu'il a lui-même négocié et s'assurer que le texte qui sera présenté par la Commission européenne intègre bien une définition des carburants neutres en carbone comprenant à la fois les biocarburants durables et les carburants synthétiques (e-fuels), au nom du respect de la neutralité technologique.**

#### 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/>

**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)  
Urielle Dutartre – 06 62 82 71 62 – [urielle.dutartre@coriolink.com](mailto:urielle.dutartre@coriolink.com)