

Après le vote du Parlement Européen sur l'interdiction des voitures thermiques neuves en 2035, le Conseil « Environnement » de l'Union Européenne doit statuer le 28 juin sur la révision du Règlement portant sur les émissions de CO₂ des véhicules légers

La Collective du Bioéthanol appelle les États-Membres à appliquer le principe de neutralité technologique pour répondre au défi climatique et aux préoccupations des citoyens.

« Les automobilistes français et européens doivent pouvoir choisir entre plusieurs solutions, dès lors qu'il a été démontré qu'elles sont aussi vertueuses pour le climat. »

Le Parlement Européen a voté le 8 juin la baisse de 100 % des émissions de CO₂ des véhicules légers à l'horizon 2035. Si cette orientation était retenue à l'issue du parcours législatif de ce Règlement européen, elle interdirait de fait la vente des véhicules thermiques neufs à compter de cette date. Les véhicules hybrides rechargeables seraient aussi concernés alors qu'ils présentent un bilan CO₂ en analyse de cycle de vie au moins aussi vertueux que le tout électrique, lorsqu'ils sont utilisés avec du Superéthanol-E85.

La Collective du Bioéthanol appelle aujourd'hui à l'application du principe de neutralité technologique pour laisser aux citoyens français et européens la liberté de choisir, entre deux solutions tout aussi pertinentes, celle qui sera la plus adaptée à leurs usages et à leurs moyens pour répondre durablement au défi climatique.



Le Superéthanol-E85 permet déjà de réduire de près de moitié l'empreinte carbone des carburants

Le Superéthanol-E85, qui contient entre 60 et 85 % de bioéthanol, **réduit en moyenne de plus de 45 % les émissions nettes de CO₂**, compte tenu de la part d'essence, et jusqu'à **90 % les émissions de particules par rapport à l'essence fossile**. Chaque année, l'émission de 1,3 million de tonnes de CO₂ est évitée grâce au bioéthanol produit en France.

L'éthanol consommé en France **réduit de 67 % les émissions nettes de gaz à effet de serre par rapport à l'essence fossile** selon la DGEC (source CarbuRE pour 2021). Ce calcul est réalisé, en analyse de cycle de vie, à partir des données réelles des producteurs, certifiées par des auditeurs indépendants. Les mêmes données démontrent qu'il existe déjà en France du bioéthanol avec un bilan carbone supérieur à 100% de réduction.

Enfin, **les matières premières qui entrent dans la fabrication du bioéthanol ne sont pas impliquées dans la déforestation**, comme le montre l'acte délégué de la Commission européenne de mars 2019 qui met en cause le palme et le soja.



Le bioéthanol français réduit sensiblement les importations de pétrole ainsi que celles de tourteaux de soja d'Amérique du Sud, mis en cause dans la déforestation

Pour chaque kilo de bioéthanol issu de céréales, la filière française produit 1kg d'aliments pour animaux riches en protéines. Ces aliments non OGM et disponibles en circuit court permettent aux éleveurs de réduire leur dépendance aux tourteaux de soja importés d'Amérique du Sud, le soja étant impliqué dans la déforestation. De plus, la filière n'utilise que 3 % de la récolte française de céréales. Enfin, la moitié de la production française d'alcool agricole est issue de la betterave à sucre et des résidus de sa transformation en sucre alimentaire.

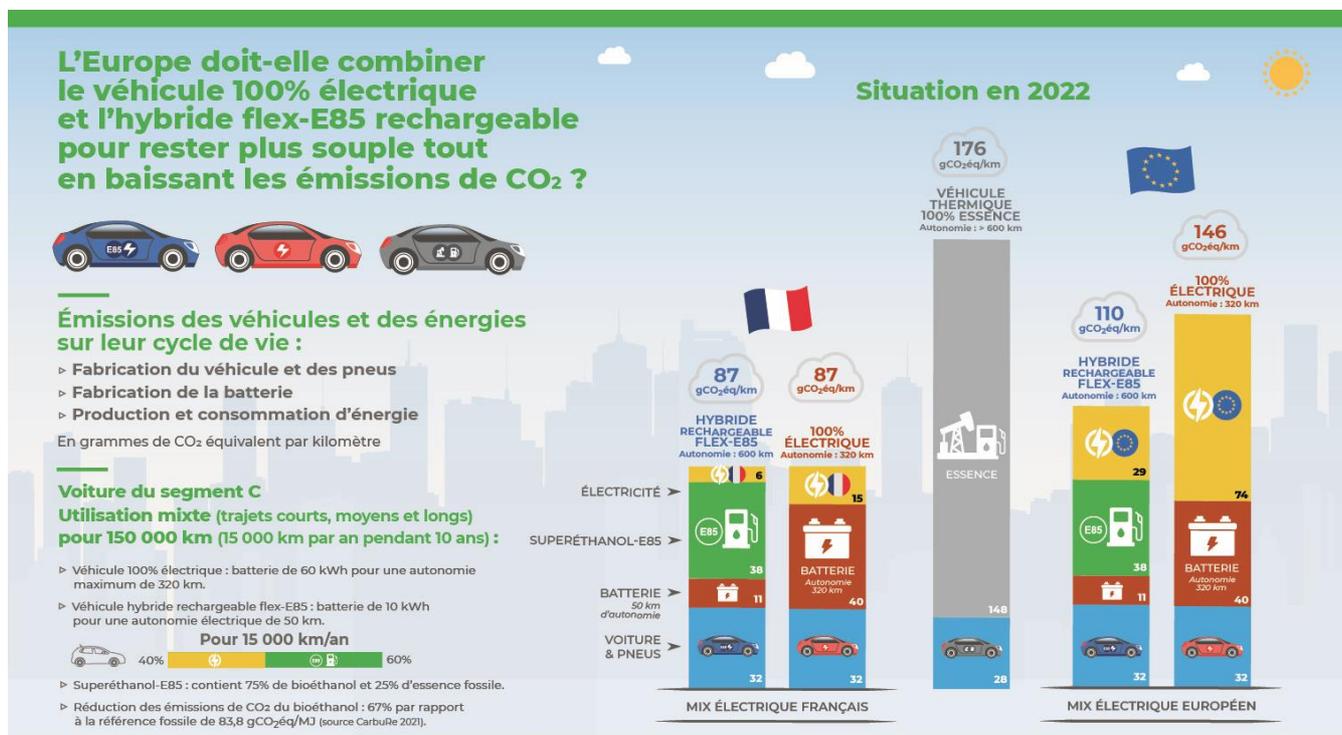
Bilan CO₂ global : les hybrides rechargeables utilisant le Superéthanol-E85 aussi vertueux que l'électrique, dès aujourd'hui, même avec le mix électrique français très décarboné, une position qui reste valable pour 2030 et 2040 et au-delà.

Dans un récent rapport, l'IFPEN a mesuré et comparé les émissions de gaz à effet de serre des véhicules thermiques 100 % essence, hybrides flex-E85 rechargeables et des voitures 100 % électriques, en utilisant la méthode d'analyse du cycle de vie.

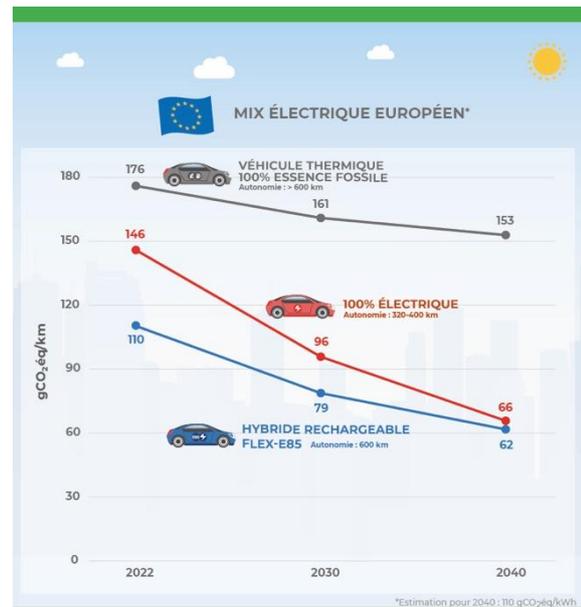
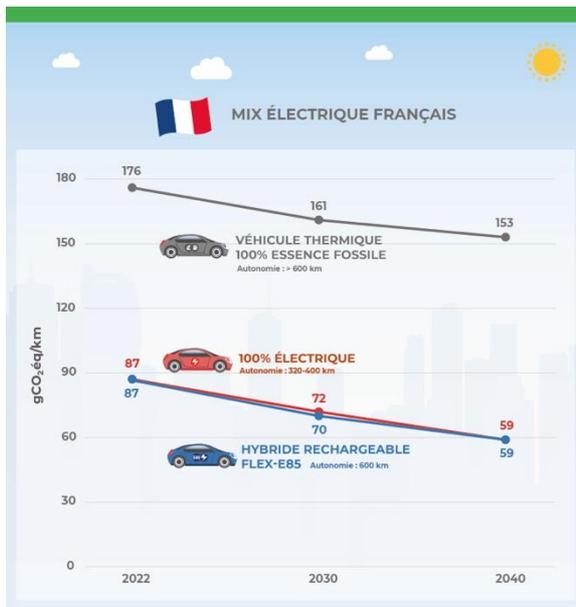
C'est la seule approche pertinente pour mesurer le bilan CO₂ global puisqu'elle intègre toutes les émissions de gaz à effet de serre liées au véhicule et à sa batterie (de la fabrication au recyclage) ainsi que celles provenant des énergies utilisées (production, raffinage, transport, distribution, combustion). Elle est ici appliquée de façon distincte aux mix électriques français et européens.

Cette comparaison, effectuée pour 2022 et en mode prospectif pour 2030 et 2040, démontre que les véhicules à motorisation hybride flex-E85 rechargeables fonctionnant à 40% en mode électrique sont au moins aussi performants que les véhicules électriques sur le plan climatique, avec le mix électrique français, très décarboné, et a fortiori avec le mix européen moyen, à plus forte empreinte carbone (5 fois plus en 2022, 3,5 fois plus en 2030 et 2 fois plus en 2040).

Ainsi, avec le mix électrique européen actuel moyen, le bilan CO₂ global d'un véhicule hybride rechargeable fonctionnant même à l'essence classique est comparable voire meilleur que celui d'un véhicule électrique, particulièrement en Allemagne et en Pologne où l'empreinte carbone du mix électrique est encore supérieure en raison de l'utilisation massive de charbon et de lignite.



Source: IFPEN pour SNPAA, AIBS et Intercéréales (Juin 2022)
Plus d'informations : contact@snpaa.fr



D'autres infographies sont disponibles sur le site [bioethanolcarburant.com](https://www.bioethanolcarburant.com)

La Collective du Bioéthanol conclut : « L'interdiction totale des véhicules à moteur thermique, y compris les hybrides apparaît donc injustifiée et incompréhensible, tant au regard du changement climatique que de l'intérêt des citoyens. Il est en effet d'intérêt général de faire coexister plusieurs technologies tout aussi vertueuses pour le climat.

Au-delà de répondre au bon sens qui consiste à ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier, une telle approche :

- donnerait de la flexibilité aux constructeurs automobiles pour répondre à la trajectoire de neutralité carbone ;
- préserverait mieux l'emploi du secteur automobile, sans épuiser les ressources minérales nécessaires à la production des batteries ;
- réduirait la pression sur la production d'électricité renouvelable, le réseau électrique, les systèmes de recharge des batteries ainsi que sur leur déploiement et leur financement ;
- laisserait aux automobilistes la liberté de choisir la solution la mieux adaptée à leurs usages et à leurs moyens. »

Les acteurs du bioéthanol français demandent donc aux États membres, et en particulier à la France, lors du Conseil « Environnement » de l'Union Européenne le 28 juin, de faire valoir le principe de neutralité technologique, soit en mesurant le bilan CO₂ complet des véhicules (méthode d'analyse du cycle de vie) soit en autorisant la vente des hybrides rechargeables utilisant des carburants très décarbonés au-delà de 2035.

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/>

CONTACT PRESSE : Agence CorioLink – bioethanol@coriolink.com
 Océane Vilminot – 07 84 90 83 16 – oceane.vilminot@coriolink.com
 Urielle Dutartre – 06 62 82 71 62 – urielle.dutartre@coriolink.com

