

INSTITUT FRANÇAIS DES HUILES VEGETALES PURES

Energy and Transport Directorate-General, European Commission For Public consultation exercise,

April – June 2007

Biofuel issues in the new legislation on the promotion of renewable energy

REPONSES AU QUESTIONNAIRE

1. How should a biofuel sustainability system be designed?

Question 1.1: Do you think the "possible way forward" described above is feasible?

Le droit européen (prépondérant sur les droits nationaux) doit imposer aux états membres la promotion des biocarburants en :

- fixant les critères de durabilité qui prennent en compte le cycle de vie complet (du sol au pot d'échappement).
- évitant toute discrimination entre biocarburants, laissant ainsi la possibilité à certains comme l'HVP d'être produits à petite échelle près du lieu de culture des oléagineux et de participer eux aussi à la diminution des gaz à effet de serre (G.E.S.).
- favorisant par des mesures fiscales (exemption/réduction de taxes) les biocarburants qui ont les meilleurs bilans environnementaux et énergétiques comme l'HVP artisanale.
- garantissant au consommateur le libre choix de son biocarburant, participant ainsi directement à l'effort de protection de la planète et d'autonomie énergétique.
- prenant en compte l'économie durable (de proximité) dans la production des biocarburants.

Question 1.2: What do you think the administrative burden of an approach like the "possible way forward" would be? (If possible, please quantify your answer.)

Il est nécessaire que la législation européenne définisse les critères de durabilité et impose à chaque Etat Membre de les faire respecter.

Une lutte efficace contre les G.E.S. doit prendre en compte l'analyse globale du produit « du sol au pot d'échappement ».

On ne peut pas tolérer qu'un substitut (biocarburant) soit plus nocif pour l'environnement que le carburant de référence (essence/gazole).

Question 1.3: Please give your general comments on the "possible way forward", and on how it could be implemented. Does it give an adequate level of assurance that biofuels will be sustainably produced?

Les textes généraux européens doivent hiérarchiser les biocarburants en prenant en compte le bilan de leur cycle de vie complet et en distinguant la pluralité des possibilités de production de ces biocarburants, et les textes généraux européens doivent obliger les états membres à autoriser la fabrication décentralisée de biocarburants à côté des filières de production industrielles concentrées.

Question 1.4: Carbon stock differences between land uses would be taken into account under criterion 2. Should they also be taken into account under criterion 1? If so, what method should be used to determine how the land in question would have been used if it had not been used to produce raw material for biofuels?

Dans le cadre de cultures pour l'H.V.P. (principalement colza, tournesol), la biomasse totale produite se répartit ainsi : 1 T d'H.V.P., 2T de tourteaux, 4T de paille et 8T de racines. La restitution au niveau du sol est de plus de 50% et peut atteindre jusqu'à 80% si l'on enfouit la paille.

Il est clair qu'il faut hiérarchiser les biocarburants en fonction de leur bilan Gaz à Effet de Serre, l'HVP artisanale étant le meilleur biocarburant.

Question 1.5: As described in the "possible way forward", criterion 3 focusses on land uses associated with exceptional biodiversity. Should the criterion be extended to apply to land that is adjacent to land uses associated with exceptional biodiversity? If so, why? How could this land be defined?

Non.

Question 1.6: How could the term "exceptional biodiversity" (in criterion 3) be defined in a way that is scientifically based, transparent and non-discriminatory?

Les critères permettant de délimiter les « réserves naturelles » pourraient servir de base à la définition des zones « à biodiversité exceptionnelle »...

2. How should overall effects on land use be monitored?

Question 2.1: Please give your comments on the "possible way forward" described above. If you think the problem should be tackled in a different way, please say how.

L'utilisation de terres vierges pour fabriquer des biocarburants risque de compromettre la biodiversité. Pour cela une législation rigoureuse et un suivi de l'évolution de la production des biocarburants doivent être mis en place. La nécessité de préservation de la biodiversité est le préalable impératif à tout développement de ces biocarburants.

Question 2.2: Do you think it is possible to link indirect land use effects to individual consignments of biofuel? If so, please say how.

Oui. L'Union Européenne devrait imposer une charte environnementale à tout importateur de biocarburant. Cette charte doit protéger les sols du pays producteur (UE ou hors UE) en refusant des produits qui seraient produits en zone « à biodiversité exceptionnelle » (forêt d'Amazonie...), et cette charte doit hiérarchiser les produits en fonction de leur cycle complet de vie « du sol au pot d'échappement » par une détaxation proportionnelle au bilan global.

3. How should the use of second-generation biofuels be encouraged?

Question 3.1: How should second-generation biofuels be defined? Should the definition be based on:

- a) the type of raw materials from which biofuels are made (for example, "biofuel from cellulosic material")?**
- b) the type of technology used to produce the biofuel (for example, "biofuels produced using a production technique that is capable of handling cellulosic material")?**
- c) other criteria (please give details)?**

c). Le bilan du cycle de vie complet « du sol au pot d'échappement » doit être calculé de la même manière pour tous les biocarburants y compris ceux de seconde génération et quelle que soit leur définition.

Question 3.2: Please give your comments on the "possible way forward" described above. If you think the problem should be tackled in a different way, please say how.

La présentation de la question augure de bilans énergétique/environnemental défavorables par rapport aux biocarburants de 1ère génération, ce qui exclut de fait toutes les données environnementales imposées précédemment. L'impératif d'un biocarburant étant d'avoir des bilans énergétique et environnemental les meilleurs possibles, cela exclut de fait toute aide économique et fiscale pour les biocarburants de 2ème génération.

Question 3.3: Should second-generation biofuels only be able to benefit from these advantages if they also achieve a defined level of greenhouse gas savings?

Les critères appliqués aux biocarburants de 1ère génération devront l'être à ceux de 2ème génération. Sinon cela engendrerait une distorsion de droit et empêcherait toute harmonisation et cohérence entre biocarburants au sein de l'Union Européenne.

4. What further action is needed to make it possible to achieve a 10% biofuel share?

Question 4.1: Should the legislation include measures to ensure that diesel containing 10% biodiesel (by volume) can be placed on the market, and is in fact placed on the market?

Non.

L'additivité n'est qu'une partie des solutions. Il faut faire le choix de toutes les options. La législation doit impérativement obliger les états membres à autoriser la diversité des possibilités de production (industrielle et artisanale) pour ne pas compromettre les objectifs globaux de production des biocarburants. Privilégier l'additivité permettrait à un état membre d'interdire (et de pénaliser) les H.V.P. en filière courte comme c'est le cas actuellement en France, ce qui priverait l'UE d'un moyen d'atteindre les objectifs de la directive 2003/30/CE tout en portant atteinte aux libertés fondamentales d'agir localement en faveur de l'environnement.

Question 4.2: Should the legislation include measures to encourage the use of ethanol and biodiesel in high blends? If so, what?

Non.

Vouloir augmenter la part de biocarburant dans les carburants fossiles, laissant ainsi leur distribution uniquement aux groupes pétroliers, exclut les

H.V.P., ce qui est une incohérence par rapport à l'égalité de droit. L'aide apportée aux biocarburants devrait se faire pour ceux qui ont les meilleurs bilans énergétiques et environnementaux. Le principe d'une exonération de taxe (T.I.P.P. - T.V.A.) ne pourrait se faire qu'en respectant les critères ci-dessus.

Question 4.3: Should the legislation include measures to encourage the use of biomethane, methanol and DME in transport? If so, what?

Il faut que la législation européenne oblige les états membres à autoriser l'ensemble des biocarburants inscrits sur la liste de la Directive 2003/30/CE, ce qui permettrait en outre aux agences sous tutelle d'un Etat de se dégager de la pression des lobbys de la pétrochimie.

Actuellement la France transpose ce droit dans l'intérêt exclusif du lobby de l'industrie pétrochimique, interdisant poursuivant condamnant et saisissant les rares producteurs et utilisateurs d'HVP produite artisanalement alors qu'il s'agit du biocarburant aux meilleurs bilans.

Question 4.5: Should the legislation ask the Commission to review, by a given date, whether it is possible to be confident that the 10% target can be achieved through:

- a) rules that allow 10% blending by volume of ethanol in ordinary petrol, plus**
 - b) rules that allow 10% blending by volume of biodiesel in ordinary diesel, plus**
 - c) the four options listed under 'other options for solving the problem';**
- If so, what should the date be?**

If the review were to conclude that the target is unlikely to be met, what action should the Commission take?

Un calendrier annuel pourrait être établi pour confirmer que les objectifs de pourcentage de biocarburants seront atteints.

Pour atteindre le pourcentage de consommation, il faudrait :

- comptabiliser les utilisations à 100% de biocarburants comme l'HVP produite artisanalement utilisée dans des véhicules adaptés (faisabilité technique existante). Il suffit que chaque producteur tienne une comptabilité des volumes vendus (obligation fiscale) et qu'un organisme tel que l'IFHVP en France recense annuellement ces volumes (à l'occasion du renouvellement de l'agrément qualité carburant « Végétole »).
- encourager les filières courtes de production d'H.V.P. car elles concourent à l'atteinte de l'objectif avec la meilleure efficacité globale (meilleurs bilans). A ressource globale identique de graines oléagineuses, les filières biodiesel et HVP produiront ensemble le même volume global de biocarburant, ce qui ne nuira donc pas à l'atteinte du pourcentage. Il serait donc arbitraire et liberticide de ne pas obliger les états membres à autoriser la filière artisanale HVP.
- proposer aux citoyens des formations pour la production de biocarburants en filière courte comprenant l'adaptation mécanique des véhicules et le suivi environnemental.

Ces propositions doivent être étendues à l'ensemble des biocarburants inscrits sur la liste de la Directive 2003/30 CE sans omission d'aucune filière. Pour que les objectifs soient atteints, la Commission devra obliger les états membres à autoriser l'ensemble des biocarburants et elle devra ne pas orienter le débat uniquement sur les biocarburants industriels dont les bilans énergétiques et environnementaux sont beaucoup plus défavorables que ceux des H.V.P. en filière courte.

Question 4.6: More generally, what role should taxation play in the promotion of biofuels (considering different situations such as low blends, high blends and second-generation biofuels)?

Le rôle d'une taxation est d'encourager la faisabilité d'une production de biocarburants durables qui prend en compte les bilans énergétiques et environnementaux, la notion d'économie de proximité et l'autonomie énergétique. La taxation doit être hiérarchisée en phase directe avec la hiérarchie des bilans de cycle de vie complet « du sol au pot d'échappement » de tous les biocarburants.

CONCLUSION

Ce questionnaire est muet sur la filière artisanale des Huiles Végétales Pures HVP (Pure Plant Oil PPO en anglais) alors que celle-ci présente les meilleurs bilans environnemental et énergétique. L'objectif de la Directive 2003/30 CE aurait pourtant dû inciter les responsables du questionnaire à étendre leur réflexion à l'ensemble des biocarburants cités dans cette directive.

Nous estimons qu'il est du devoir des instances européennes de reconnaître le droit intangible de produire et d'utiliser des HVP comme carburant en obligeant les états membres à autoriser ce biocarburant sans restriction. Sans quoi l'Union Européenne pourrait être perçue comme n'agissant que pour le compte des industriels des biocarburants. A l'heure où le projet de Traité Constitutionnel connaît tant de déboires, la Commission se doit d'orienter clairement l'action de l'Europe dans le sens de la liberté fondamentale d'agir localement en faveur de l'environnement.

Nous regrettons enfin que la plupart des questions soient à la limite de l'incompréhension et souvent orientées, ce qui laisse planer un doute sur le caractère démocratique de cette consultation.