



## **SYNDICAT NATIONAL DES PRODUCTEURS D'ALCOOL AGRICOLE**

Le SNPAA regroupe tous les industriels français producteurs d'alcool agricole. Il est membre actif de l'UEPA.

### **Propos liminaires**

La lutte contre le changement climatique, la sécurité énergétique et le développement durable sont des objectifs stratégiques poursuivis par l'Union Européenne. En ce sens l'UE doit mettre en œuvre des Politiques cohérentes pour atteindre ces objectifs, tant sur le plan intérieur que vis-à-vis de ses Partenaires. Ces politiques représentent une opportunité de renforcer la compétitivité et la capacité d'innovation européenne.

Les biocarburants sont un levier majeur dans l'accomplissement de ces objectifs, essentiels pour la Planète. L'Union Européenne dispose de ressources en biomasse (agricole, forestière, déchets) lui permettant d'atteindre sereinement un niveau significatif de substitution d'énergies renouvelables dans les carburants d'origine fossile.

Le développement de l'utilisation de biocarburants issus de matières premières produites sur le sol européen contribue positivement à d'autres objectifs. Il conforte l'économie rurale, il crée une dynamique d'innovation et de recherche européenne dans ces domaines prometteurs, il prépare l'UE aux futurs enjeux énergétique, il crée des ressources fiscales pour les Etats Membres qui viennent équilibrer les efforts fiscaux accordés à l'utilisation des biocarburants, il contribue à réduire le déficit européen en protéines végétales avec la production de coproduits riches en protéines.

L'utilisation de la biomasse comme source d'aliments, d'énergies, ou de matériaux doit s'envisager dans une perspective de gestion durable de la ressource. Elle doit s'inscrire dans une vision élargie de ses bénéfices et pas seulement être évaluée au regard de critères qui pourraient s'avérer trop restrictifs voire purement comptables. Le mieux ne doit pas devenir l'ennemi du bien.

Ainsi la 1<sup>ère</sup> génération apporte dès aujourd'hui une contribution significative qui ne doit pas être remise en cause par la promesse d'une 2<sup>nde</sup> génération dont la faisabilité et les performances environnementales et financières sont encore à démontrer.

Enfin, les enjeux de l'utilisation des biocarburants doivent s'apprécier dans le cadre d'une politique énergétique élargie encourageant l'efficacité énergétique, en particulier au niveau du transport, mais tenant compte également de l'importance de la sécurité énergétique, de la compétitivité économique et du développement durable.

## **1 How should a biofuel sustainability system be designed ?**

### **1.1 Do you think the "possible way forward" described above is feasible ?**

Le SNPAA estime que la mise en place de critères de développement durable pour l'utilisation de biocarburants est possible à la condition que ce système soit simple, pertinent et non créateur de distorsion de concurrence.

En ce sens, les 3 critères proposés par la Commission n'intègrent pas les différentes facettes de l'usage des biocarburants, et qui ne peuvent se réduire à une réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et à l'occupation de surfaces nouvelles.

Le choix de certains critères tels que l'efficacité CO<sub>2</sub>, l'usage des terres ou la biodiversité, ne doit pas s'abstraire des négociations internationales à venir, en particulier sur un accord post-kyoto. Les options doivent rester ouvertes, sur le stockage du CO<sub>2</sub> par exemple. A cet endroit, pour l'UE, le SNPAA rappelle aussi que l'enjeu GES ne doit pas être dissocié de la préoccupation de la sécurité énergétique.

La mise en place d'un tel système doit s'appuyer sur des critères quantitatifs, vérifiables facilement, et dont la construction n'est pas sujette à discussion. Cette condition n'est pas remplie aujourd'hui. Les études ACV sont critiquées pour la variabilité de leurs résultats, en raison des choix méthodologiques variés qui peuvent être retenus, et pour leur mode de gouvernance (non représentativité de toutes les Parties).

L'étude JRC/Concawe/Eucar, citée en référence ne fait pas de place aux producteurs de biocarburants dans son comité de pilotage. De plus, l'analyse menée est orientée sur l'optimisation de l'utilisation énergétique, ce qui n'est pas forcément l'usage des coproduits agricoles.

Le SNPAA, et l'UEPA, sont disposés à œuvrer positivement à l'élaboration de critères objectifs et de méthodes d'évaluation de l'impact de l'usage de biocarburants. C'est à cette seule condition que des valeurs de référence pourraient être retenues si cela s'avérait nécessaire.

### **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.)**

La mise en place d'un système de contrôle prendra du temps. Il ne doit pas être un facteur de retard dans la mise en œuvre des objectifs d'incorporation.

### **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?**

**If you think the problem should be tackled in a different way, please say how, giving details of the procedures that would be used.**

La Commission suggère d'associer des critères de développement durable spécifiques aux biocarburants. Au niveau de la production agricole, ces critères doivent s'appliquer à l'ensemble des productions, et pas seulement à la fraction de la production de biomasse qui sera utilisée sous forme de biocarburants. Les cultures alimentaires et non alimentaires ne se

distinguent pas par leur conduite de culture. En d'autres termes, cela reviendrait à discriminer les ressources agricoles vis-à-vis des productions pétrolières. Ou alors, il faudrait différencier les conditions d'extraction du pétrole en fonction de l'usage final anticipé : carburant, chimie, bitume.

La production agricole européenne est encadrée par des exigences agri-environnementales fixées par la PAC. La mise en place de critères spécifiques aux matières premières destinées aux biocarburants amoindrirait la compétitivité de la production européenne, tout en accroissant les coûts pour la collectivité. Il pourrait contrevenir également aux Accords internationaux en vigueur.

Le développement durable recherché ne doit pas conduire à externaliser des ressources que l'UE n'a pas la capacité de produire sur son territoire, au motif que sa structure de consommation de carburants n'est pas en adéquation avec ses ressources agricoles et forestières. Cela créerait de facto un déséquilibre mondial qu'un système de certification ne suffirait pas à encadrer.

Le SNPAA rappelle que la politique de l'UE ne peut être réduite à une simple lutte contre les émissions de GES, même si cet objectif est primordial. La sécurité énergétique, la réduction de la consommation d'énergie fossile dans le secteur du transport, l'efficacité énergétique, l'activité économique générée dans l'UE sont d'autres facteurs à prendre en compte. Ainsi, des indicateurs simples devraient être retenus pour élaborer une gestion durable du développement des biocarburants :

- ⇒ Efficacité énergétique aux niveaux agricole et industriel mesurée en valeur absolue
- ⇒ Capacité européenne de production de biomasse = niveau d'autosuffisance atteignable

**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?**

Pas de commentaires

**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, la biodiversité provient aussi de la diversité des systèmes

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

Pas de commentaires

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

**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.**

Les biocarburants ne peuvent justifier à eux seuls une politique de suivi spécifique qui serait très coûteuse à mettre en place. La Commission devrait s'appuyer sur les Politiques existantes pour suivre les utilisations des terres, au travers de la PAC, OMC...

Il serait alors judicieux pour la Commission ( voire le Parlement) de développer des modèles d'analyse équivalents à ceux dont disposent les Etats-Unis au travers de l'USDA et du FAPRI. Sur ce dossier complexe, les industriels du SNPAA disposent d'une expertise qu'ils souhaitent partager avec la Commission.

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

NON

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

**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)?**

L'attrait prêté aux biocarburants de 2ème génération repose sur un élargissement des ressources en matières premières non alimentaires et sur un bilan environnemental amélioré par rapport à la 1ère génération.

Il existe une définition de la biomasse dans la directive 2001/77/CE : La biomasse est la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture, y compris les substances végétales et animales, de la sylviculture et des industries connexes ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et ménagers.

La 2<sup>de</sup> génération pourrait s'apparenter à la mise en œuvre des matières premières précitées pour leur conversion en biocarburant ou leur utilisation comme énergie de process, et/ou l'utilisation des techniques de transformation allant au-delà des techniques aujourd'hui disponibles qui valorisent la réserve de la plante.

Pour autant, les objectifs de lutte contre les émissions de GES et de sécurité énergétique ne doivent pas être oubliés. Ainsi, les mesures de soutien doivent promouvoir ces objectifs sans discrimination entre les différentes générations de biocarburants.

**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.**

En vue de répondre à l'objectif de réduction des émissions GES, ce sont les critères d'efficacité en émission de CO<sub>2</sub> et en énergie renouvelable qui doivent être privilégiés plutôt qu'un choix a priori sur une technologie ou une ressource en biomasse.

**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?**

Le rôle de l'UE est de favoriser l'innovation et la validation industrielle de technologies permettant de produire des biocarburants répondant plus efficacement aux objectifs d'incorporation recherchés. Ce budget relève du 7<sup>ème</sup> PCRD par exemple.

En revanche, les critères de sélection de l'efficacité d'une technologie doivent être transversaux et ne pas favoriser spécifiquement une solution plutôt qu'une autre.

Le mécanisme proposé par la Commission, à savoir accorder un décompte double des bénéfices de la 2<sup>ème</sup> Génération par rapport à la première, reviendrait à pénaliser considérablement les investissements déjà réalisés ou en cours. Ce serait même une discrimination par rapport aux bénéfices apportés par la 1<sup>ère</sup> Génération. Cette dernière bénéficie non seulement des améliorations permanentes apportées par les industriels au niveau des process de fabrication, mais améliore aussi son bilan en développant l'emploi d'énergie renouvelable dans son process. Les industriels du SNPAA illustrent cette stratégie avec des bilans énergie renouvelable sur énergie fossile mobilisée supérieurs à 5 contre 2 au début des années 2000.

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

##### **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?**

L'UE doit monitorer sa capacité à produire les différents types de biocarburants à partir de ressources locales. Les actions de réduction de GES doivent être prises dès maintenant et pas seulement dans quelques années, dans l'hypothèse de l'arrivée de nouvelles solutions de production de biocarburants.

L'objectif global d'introduction de biocarburants doit ainsi être différencié si nécessaire entre les voies classiques de carburation (bioéthanol pour l'essence et biodiesel dans le gazole) afin que l'UE profite de sa propre biomasse, sans faire porter le fardeau de la fourniture de biocarburants aux Pays Tiers, avec les risques sociaux, environnementaux et de biodiversité que cela peut signifier.

De même, des actions volontaristes doivent être prises pour corriger le déséquilibre croissant des utilisations de gazole et d'essence, dans une perspective de renforcement de la sécurité énergétique, d'optimisation des outils industriels présents sur le territoire européen, et tout en préservant des objectifs ambitieux d'amélioration de l'efficacité énergétique des transports.

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

La Commission doit proposer dès aujourd'hui des actions visant à introduire des carburants ayant des taux d'incorporation significativement supérieurs à 10% en volume comme cela est proposé dans la révision de la directive 98/70/CE. Cela est indispensable pour atteindre l'objectif de 10% de biocarburants (en valeur énergie) en 2020. Cela devrait déboucher sur la qualification d'une essence capable de recevoir un taux minimum de bioéthanol suffisamment élevé pour donner une stabilité de long terme aux constructeurs automobiles pour la définition des motorisations à venir. Ce taux devrait être d'au moins 20% de bioéthanol en volume. Cela permettrait aux constructeurs automobiles de mettre au point des moteurs tirant la quintessence des qualités intrinsèques du bioéthanol (downsizing).

L'incorporation directe généralisée de bioéthanol est la méthode la plus rapide pour atteindre l'objectif d'incorporation poursuivi.

La Commission devrait fixer un objectif de conversion des véhicules essence vers la technologie FFV en ce sens où elle répond à la fois à l'objectif de lutte contre les émissions de GES, à l'amélioration de la sécurité énergétique (diversification des ressources, flexibilité), et donne un choix au consommateur.

L'émergence de biocarburants comme le E85 doit ainsi être soutenu en raison du signal clair qu'il affiche auprès des consommateurs. Le développement d'une telle filière est lié au renouvellement du parc automobile. Sa montée en puissance prendra donc de nombreuses années et doit être accompagnée. La Commission doit encourager les recherches sur cette filière, et faciliter la prise de dispositions fiscales permettant d'améliorer la compétitivité de cette voie d'utilisation des biocarburants.

Les taux objectifs de biocarburants selon les voies d'utilisation devraient tenir compte de la capacité de l'UE à produire sur son sol les matières premières nécessaires.

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

Les choix de solutions énergétiques pour le transport ne devraient pas être définis a priori mais au travers de critères privilégiant les intérêts économiques, environnementaux et de sécurité énergétique qu'ils apportent. Les biocarburants utilisés doivent être effectivement des énergies renouvelables.

Les solutions permettant une introduction plus systématique ou massive de biocarburants devraient être plus soutenues. L'accent doit en particulier être mis sur les produits contenant 100% de carbone d'origine renouvelable.

*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?**

Le taux d'incorporation en volume pour le bioéthanol doit être dès aujourd'hui anticipé à un niveau supérieur à 10% en volume, en cohérence avec l'objectif de 10 % en énergie. Il faudrait donc le fixer à 20% par exemple.

Il faut définir des points de passage intermédiaires contraignants avec des rapports d'avancement annuels comme pour la 2003/30/CE.

L'objectif de 10% d'incorporation en énergie doit être incontournable, dans le sens où la réduction des émissions de GES fossiles par le transport est incontournable pour rendre l'objectif global de l'UE crédible. Il n'est pas envisageable de renoncer à 10% alors qu'il faut réduire de 50% ou 75% les émissions globales de GES.

**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)**

La fiscalité doit permettre aux acteurs de la société d'internaliser le coût d'usage des énergies fossiles, permettant ainsi de valoriser auprès des consommateurs les aménités positives des biocarburants. La fiscalité doit avantager les solutions permettant une introduction significative de biocarburants. Elle doit donc tendre à mettre au minimum les filières biocarburants sur un pied d'égalité avec les filières carburants traditionnelles ou alternatives, sur une base de coût net pour le consommateur. A l'unité énergétique, un biocarburant ne doit pas être plus fiscalisé que les carburants fossiles ou alternatifs. Enfin, les solutions énergétiques soumises à TIPP ne doivent pas être désavantagées par rapport à celles qui ne supportent pas d'accises.

En raison de la jeunesse de l'industrie des biocarburants dans l'UE et du besoin de parcourir la courbe d'expérience qui fera croître sa compétitivité, la Commission doit permettre, au moins jusqu'en 2020, la combinaison d'outils de défiscalisation et de coercition.