

Concertation nationale sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

N° 327



Esterifrance est le syndicat français des producteurs de biodiesel de type Ester Méthylique d'Acide Gras (EMAG) d'huile végétale, de graisse animale ou d'huile usagée.

Son rôle est de promouvoir et défendre ces énergies renouvelables issues de la biomasse sur le territoire français, à la fois sur les questions politiques, fiscales, réglementaires et techniques.

Contact : Isabelle Weber, Présidente
presse@esterifrance.fr

Le point de vue d'Esterifrance sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

Les énergies renouvelables issues de la biomasse (cultures agricoles, huiles usagées ou graisses animales) ont un rôle clé à jouer dans la trajectoire de décarbonation fixée par l'Union européenne à horizon 2030 et au-delà. C'est le cas notamment des biodiesels de type EMAG qui sont des énergies durables au sens de la Directive 2018/2001 relative aux énergies renouvelables (RED), c'est-à-dire qu'elles ne donnent lieu à aucun changement d'affectation des sols (direct ou indirect) et permettent de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre par rapport au gazole fossile. Pour exemple, dans les transports, les EMAG réduisent les émissions de gaz à effet de serre de 60 à 90%.

Les EMAG produits sur le territoire français permettent également de contribuer à l'indépendance énergétique de la France et de l'Union européenne.

De plus, quand des graines de colza sont utilisées pour fabriquer des EMAG, plus de 50% de la graine permet de produire des protéines (tourteaux) qui sont utilisées pour l'alimentation du bétail. L'huile qui constitue moins de 50 % de la graine permet de servir en premier lieu les besoins en alimentation humaine. L'huile restante sert quant à elle à fabriquer des biocarburants de type biodiesel. La fabrication d'EMAG permet donc également de contribuer à l'autonomie protéique de la France. La protéine n'est en effet jamais utilisée pour fabriquer des biocarburants. Il faut également souligner que la filière des biodiesels de type EMAG représente un débouché important pour les agriculteurs français et une part non négligeable de leurs revenus.

Enfin, l'utilisation d'huiles usagées pour fabriquer des biocarburants sur le territoire français permet de donner une deuxième vie à ces huiles et constitue donc un cercle vertueux, lorsque ces huiles usagées sont correctement tracées et contrôlées.

Le biodiesel, de première ou de deuxième génération a toute sa place à jouer dans le mix énergétique français dont on connaît l'importance des ambitions en termes de décarbonation à horizons 2030 et 2050.

La part décisive des EMAG dans la décarbonation du mix énergétique français

Une efficacité déjà prouvée dans les transports

Dans les années 90, la France a été pionnière dans le développement d'une filière biocarburants de type biodiesel issus des cultures oléagineuses.

Ces biocarburants jouent désormais un rôle clé dans la décarbonation des transports en incorporant du biodiesel dans le gazole fossile, mais aussi, depuis 2018 en proposant à des flottes captives un biocarburant 100% renouvelable : le B100

Il est aujourd'hui important de souligner qu'il est facile et peu onéreux de convertir un véhicule (camion, bus ou car) au B100.

Un mécanisme comme celui de la TIRUERT a prouvé son efficacité et doit donc être poursuivi. Le système à venir de transposition de la Directive RED III doit donc s'en inspirer pour décarboner le secteur des transports et soutenir la production française dans un objectif d'indépendance énergétique.

Nous sommes donc favorables au passage d'un objectif en réduction de gaz à effet de serre tout en gardant des sous-objectifs en incorporation pour les biocarburants.

Afin que la France soit au rendez-vous des objectifs fixés par l'Union européenne dans les transports, le plafond de 7% de biocarburants issus de cultures alimentaires doit avoir son assiette étendue à l'ensemble des transports : routier, maritime et aérien.

Enfin, nous demandons pour les biocarburants issus à 100% d'énergie renouvelable comme le B100 le maintien d'une taxation différente et inférieure à celle applicable aux énergies fossiles pour ces biodiesels renouvelables et durables quelle que soit la matière première utilisée. Seuls les biocarburants issus de matières premières à haut risque de déforestation comme le palme ne doivent pas pouvoir en bénéficier.

Un besoin impérieux de garantir l'absence de fraudes du biodiesel importé

La décarbonation de la France et de l'Union européenne doit être réelle et ne doit pas être « faussement » réalisée par des biocarburants en provenance de pays tiers dont le contrôle n'est pas

assuré tout au long de la chaîne de production.

Il est aujourd'hui de notoriété publique qu'il existe une fraude massive à l'importation de biocarburants issus de prétendues « huiles usagées » en provenance d'Asie, qui sont souvent des huiles vierges déforestantes comme le palme.

La France doit pousser les autres Etats membres et la Commission européenne à mettre en place des mesures de contrôle plus strictes pour s'assurer que la fraude ne vient pas détruire tous les efforts faits en matière de décarbonation.

La suppression du double comptage de leur valeur énergétique pour les biocarburants Annexe IX fabriqués hors du territoire de l'UE nous paraît être aussi une nécessité, en attendant que la Commission mette en place de nouvelles mesures de contrôle. L'Italie a d'ailleurs récemment instauré une telle réglementation pour limiter le risque que la décarbonation des transports en Italie soit en fait réalisée par de l'huile de palme déforestante ayant un impact très négatif sur l'environnement.

Un rôle clé à jouer dans le mix énergétique français et européen où la neutralité technologique doit être respectée

Ce n'est qu'en optimisant l'utilisation de l'ensemble des énergies renouvelables que la France et l'Union européenne pourront atteindre leurs objectifs de décarbonation.

L'électricité renouvelable, les biocarburants, le biogaz, et les RFNBOs à plus long terme doivent être utilisées de façon complémentaire.

Les réglementations européennes relatives aux émissions de CO2 des carburants ne doivent pas déterminer a priori les technologies permettant de répondre à la décarbonation du transport terrestre, mais favoriser l'ensemble des énergies renouvelables disponibles.

Tout comme l'électricité et l'hydrogène, les biocarburants doivent être considérés comme « zéro émission à l'usage » comme le prévoit la RED, du fait que seul du carbone biogénique est émis à l'échappement.

Le développement de l'électricité renouvelable est bien sûr nécessaire et doit être encouragé, mais il ne

permettra pas de combler tous les besoins du transport terrestre à court ou même moyen terme.

Pour exemple, le transport lourd de marchandises ou de voyageurs sur de longues distances devra continuer à compter sur les biocarburants pour se décarboner, même après 2040. Il en va de même dans le secteur du transport ferroviaire dans les zones où l'électrification n'est pas envisageable.

Il est primordial de ne pas fermer des débouchés aux biocarburants dans des secteurs où ils seront encore nécessaires après 2040.

Des utilisations pertinentes hors des transports

Il nous paraît nécessaire de conserver les engins non routiers dans les objectifs de décarbonation du secteur des transports (notamment pour le BTP et le secteur agricole). Ce sont également des secteurs pour lesquels les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduits.

Enfin, les énergies renouvelables issues de la biomasse comme le biodiesel peuvent aussi être pertinentes pour une utilisation en tant que combustible dans la décarbonation du secteur du bâtiment.

Un développement à accompagner

Les besoins en biomasse à horizon 2050 vont être importants.

La recherche agronomique reste primordiale et doit donc être accompagnée et encouragée pour permettre une meilleure adaptation des semences au changement climatique.

Le développement des cultures intermédiaires sur le territoire européen est aussi clé pour produire une biomasse additionnelle à celle déjà existante sans créer de changement d'affectation des sols direct ou indirect. L'incitation à la valorisation des déchets traçables et locaux est aussi clé.

L'incitation au développement et le contrôle de bout en bout de produits issus de ces deux types de matière première est un préalable sine qua non pour leur utilisation dans les transports et notamment dans le secteur aérien où ils auront un rôle clé dans les années qui viennent.

Enfin, inciter les agriculteurs à utiliser des pratiques de plus en plus vertueuses afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre des débouchés agricoles et permettre de stocker du carbone dans les sols est une priorité majeure. L'agriculture a un rôle clé à jouer dans la décarbonation et le stockage du carbone : il convient donc que la réglementation européenne encourage le développement de pratiques d'agriculture régénératrices et que ces dernières permettent aux agriculteurs d'accéder à une meilleure rémunération.

Conclusion

Les biocarburants renouvelables et durables ont un rôle clé à jouer dans la décarbonation des transports et d'autres secteurs.

Ils permettront à la France d'atteindre ses objectifs à 2030 et après.

La production de biomasse durable doit être encouragée

Les biodiesels de type EMAG ont toute leur part à prendre dans un mix énergétique qui doit être utilisé au mieux, avec une fiscalité adaptée et dans le respect du principe de neutralité technologique.