

Paris, le 19/07/2019

**Contribution du SNPAA à la consultation ciblée sur l'évaluation des lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020  
(2014/C 200/01)**

Le SNPAA est le syndicat professionnel qui représente la totalité des producteurs français de bioéthanol et d'alcool traditionnel d'origine agricole, à savoir 5 groupes et entreprises actifs dans le secteur du bioéthanol destiné aux carburants (biocarburant). La France est le premier producteur européen avec 24% de la production d'alcool éthylique d'origine agricole en 2018.

Le SNPAA a déjà répondu le 16 mai 2019 à la consultation de la Commission européenne concernant la prolongation de fin 2020 à fin 2022 de la validité de ses lignes directrices sur les aides d'Etat, et en particulier pour celles concernant la protection de l'environnement et de l'énergie. Le SNPAA est très intéressé à s'exprimer sur l'évaluation de ces dernières, et en particulier sur les paragraphes 112, 113, 114 et 121 qui concernent les aides à l'investissement et au fonctionnement accordées aux biocarburants produits à partir de cultures alimentaires.

**Le SNPAA souhaite attirer l'attention de la Commission européenne sur des défauts majeurs de ces quatre paragraphes des lignes directrices qui devront être corrigés lors de leur prochaine révision.**

**Le contexte dans lequel les lignes directrices de 2014 ont été rédigées et désormais dépassé.**

Ces défauts proviennent des débats controversés sur les CASI (changements indirects d'affectation des sols ou ILUC en anglais) et sur la durabilité des biocarburants qui avaient lieu au moment où ces lignes directrices ont été rédigées par la Commission (en 2012-2014). Celle-ci proposait à l'époque de réduire puis de supprimer la totalité des biocarburants utilisant des cultures alimentaires. Elle n'a pas été suivie dans ses propositions par le Conseil et le Parlement, ni dans la Directive CASI 2015/1513 du 9 septembre 2015, modifiant la directive EnR 2009/28/CE, ni dans la Directive (UE) 2018/2001 EnR II du 11 décembre 2018.

De plus, les dispositions de la Directive (UE) 2018/2001 EnR II permettent désormais de différencier les cultures alimentaires selon leurs impacts sur les changements indirects d'affectation des sols (article 26.1).

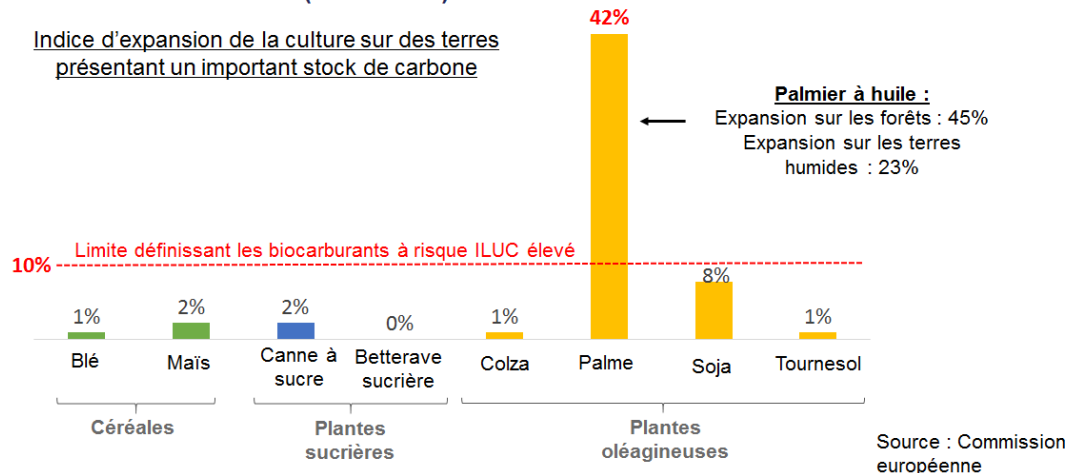
Notons que l'étude GLOBIOM ([GLOBIOM study](#)) a mis en évidence l'absence d'effets indirects remettant en cause les bénéfices climatiques de l'éthanol, et ceci pour toutes ses matières premières.

Cela a été confirmé par le projet d'acte délégué de la Commission sur les biocarburants à risque élevé de changements indirects d'affectation des sols ([2019 delegated Regulation on high ILUC-risk biofuels](#)) et par le rapport sur l'expansion des cultures alimentaires à l'échelle mondiale basé sur les meilleures données scientifiques disponibles ([Report on the status of production expansion of relevant food and feed crops worldwide](#)), comme le montre le graphe ci-dessous qui est fondé sur les données de ce rapport. Seuls les produits issus du palmier à huile sont mis en cause. Ces débats sont donc désormais clos.

**Les biocarburants issus de cultures alimentaires ont donc toute leur place dans les objectifs européens de réduction de gaz à effet de serre, à l'exception de ceux qui sont issus de cultures à risque élevé de changements indirects d'affectation des terres.**



## Matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols (CASI/ILUC)



### Il n'y a pas de base juridique à une discrimination contre les biocarburants issus de cultures alimentaires durables, bien au contraire, c'est parfaitement justifié de leur accorder des aides

Nous rappelons que les biocarburants issus de cultures alimentaires, bien que plafonnés à 7% jusqu'à 2030 dans la Directive EnR II, ou au niveau atteint en 2020 plus 1%, contribuent pour une large part à la décarbonation des transports, et il n'est plus question de les faire disparaître comme la Commission le demandait encore en 2014. Ils contribuent à l'objectif de 14% d'énergie renouvelable dans les transports en 2030. Cela implique qu'il est permis de les soutenir, comme le prévoit explicitement la Directive EnR II dans les articles 29.1-c et 29.12 (\*), face aux carburants fossiles qui, sans les systèmes incitatifs de soutien, les élimineraient complètement à court ou moyen terme, compte tenu des cours du pétrole et de leurs variations.

Par ailleurs, il existe bien dans la Directive EnR II des dispositions destinées à favoriser l'émergence de filières de production de biocarburants avancés qui ne sont pas issus directement de cultures alimentaires, et notamment ceux qui proviennent de matières listées dans l'annexe IX-A, avec pour ces derniers un objectif croissant atteignant 3,5% en 2030.

Il est donc nécessaire que les lignes directrices rédigées par la seule Commission soient mises en accord avec la volonté exprimée par le Conseil et le Parlement dans les Directives sur les Energies renouvelables (EnR I et EnR II) qu'ils ont adoptées.

Enfin, pour les obligations de réduction des émissions de gaz à effet de serre des secteurs non-ETS, dont les transports, le plafonnement à 7% sur les biocarburants issus de cultures alimentaires ne s'applique pas. Les Etats membres doivent alors être d'autant plus libres de mettre en place des systèmes de soutien efficaces pour l'utilisation de ces biocarburants.

### Les systèmes de soutien sont justifiés dès lors qu'ils permettent aux biocarburants d'être compétitifs face aux composants fossiles des carburants, de les remplacer et ainsi d'améliorer le niveau de protection de l'environnement.

En particulier, il est permis de rendre plus attractifs pour les consommateurs les carburants dont les spécifications prévoient un contenu en biocarburants plus élevé, en les taxant à des niveaux plus faibles que ceux qui en contiennent moins.

Cet avantage reflète les externalités négatives des carburants fossiles (santé, environnement et dépendance énergétique) qui ne sont pas prises en compte dans le prix de cette énergie payé par les consommateurs. Les énergies renouvelables doivent être aidées tant que cette situation perdure.

Pour réduire notre dépendance au pétrole et décarboner les transports, les biocarburants issus de cultures européennes sont le principal moyen disponible immédiatement. Supprimer tout dispositif de soutien aux biocarburants issus de cultures durables, alors que l'industrie pétrolière a bénéficié historiquement et bénéficie encore d'importants soutiens, aides et subventions à travers le monde, rendrait impossible à l'Union européenne d'atteindre ses objectifs en matière d'énergie renouvelable dans les transports et de réduction des émissions dans les secteurs non-ETS.

➔ **Le SNPAA ne voit aucune raison d'interdire la possibilité d'inclure des biocarburants issus de cultures alimentaires durables dans les systèmes de soutien des Etats membres après 2020, en particulier quand ces systèmes de soutien ont pour objectif de promouvoir l'utilisation de biocarburants durables dans des carburants qui, sans ces systèmes de soutien, ne seraient pas compétitifs dans le cadre d'une simple obligation d'incorporation ou de mise sur le marché de biocarburants. Ces lignes directrices devront donc être corrigées sur ce point lors de leur prochaine révision.**

(\*) *Références :*

*Art 29.1. L'énergie produite à partir des biocarburants, des bioliquides et des combustibles issus de la biomasse est prise en considération aux fins visées aux points a), b) et c), du présent alinéa uniquement si ceux-ci répondent aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre énoncés aux paragraphes 2 à 7 et au paragraphe 10 :*

*(...)*

*c) déterminer l'admissibilité à une aide financière pour la consommation de biocarburants, de bioliquides et de combustibles issus de la biomasse.*

*Art 29.12. Aux fins visées au présent article, paragraphe 1, premier alinéa, points a), b) et c), et sans préjudice des articles 25 et 26, les États membres ne refusent pas de prendre en considération, pour d'autres motifs de durabilité, les biocarburants et les bioliquides obtenus conformément au présent article. La présente disposition s'entend sans préjudice de l'aide publique accordée en vertu des régimes d'aide approuvés avant le 24 décembre 2018.*