

Révision du Règlement CO₂ des véhicules légers :

L'exclusion des biocarburants agricoles par la Commission menace les filières françaises et la décarbonation effective de l'automobile.

La Commission européenne a publié ce jour sa proposition très attendue de révision du Règlement relatif aux émissions de CO₂ des véhicules légers.

En contradiction avec le principe de neutralité technologique qu'elle s'était engagée à appliquer, la Commission propose d'exclure les biocarburants conventionnels d'origine agricole des flexibilités proposées à partir de 2035. A travers ce choix, la Commission néglige une nouvelle fois la contribution réelle des filières agricoles à l'économie et à la décarbonation des transports.

En choisissant de restreindre la définition des carburants renouvelables aux seuls carburants de synthèse et aux biocarburants issus de déchets et résidus (annexe IX de RED III), la Commission exclut tous les autres biocarburants durables, qui représentent pourtant près de 90 % des carburants renouvelables produits dans l'UE pour l'essence et 45% pour le gazole. En excluant ainsi les biocarburants dits de première génération, elle réduit artificiellement le champ des solutions disponibles, au risque de rendre inopérante une flexibilité majeure qu'elle prétend vouloir offrir aux constructeurs automobiles comme aux automobilistes.

Cette proposition fait abstraction des réalités du marché européen : les biocarburants conventionnels d'origine agricole, pleinement durables au regard des critères européens établis par la Directive sur les Energies Renouvelables (RED III), constituent aujourd'hui un levier immédiatement disponible pour réduire les émissions du parc roulant. Leur exclusion amputerait massivement les volumes de carburants renouvelables mobilisables. Elle pénaliserait en conséquence directement les filières françaises de production de bioéthanol et de biodiesel, parmi les plus performantes et les plus structurées en Europe, ainsi que le revenu agricole et la vitalité économique de nombreux territoires.

En s'inscrivant dans une posture idéologique, la Commission priverait les États membres d'un outil décisif pour réduire rapidement les émissions de CO₂, fragiliserait

des alternatives bas carbone immédiatement accessibles aux automobilistes et renforcerait in fine la dépendance aux carburants fossiles importés.

La France conditionne son accord aux flexibilités demandées par certains Etats membres dans le Règlement CO₂ à l'intégration d'une part minimum de contenu local dans les véhicules. Dans cette même logique de souveraineté, elle doit également soutenir les biocarburants agricoles produits sur son territoire, la France étant le premier producteur de l'UE. Ces biocarburants agricoles contribuent directement à cette souveraineté énergétique en se substituant au pétrole importé. De plus, des formulations de carburants sans pétrole, 100 % renouvelables, existent déjà pour les motorisations essence (E85+) et diesel (B100), en complémentarité ou en combinaison avec l'électrification.

Les filières françaises de production de biocarburants agricoles appellent la France à défendre avec détermination, au sein du Conseil, ses intérêts agricoles et industriels nationaux, qui convergent pleinement avec l'intérêt général en matière climatique. Comme de nombreux autres Etats membres, la France doit demander que l'ensemble des carburants renouvelables durables -biocarburants issus de déchets et résidus, biocarburants conventionnels et carburants de synthèse - soient pleinement et explicitement reconnus et autorisés dans la révision du Règlement relatif aux émissions de CO₂ des véhicules légers.

NB : AGPM, AGPB, CGB, FOP sont des associations spécialisées de la FNSEA.