

Public consultation “ Biofuel issues in the new legislation on the promotion of renewable energy”

Réponses aux questions :

Question 1.1:

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

Oui.

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.)

Si nous ne pouvons nous prononcer sur le contenu exact de la démarche à suivre, il nous paraît important qu'un important travail préparatoire soit réalisé au niveau européen, dès maintenant, en termes de spécification des biocarburants : cet effort concerne les normes ainsi que les méthodologies d'analyses des carburants.

Un processus de simplification des démarches administratives au niveau local lors de la mise sur le marché de biocarburant mais aussi de l'utilisation de ces derniers dans les véhicules doit aussi être réalisé rapidement.

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?

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

Afin de pouvoir répondre à cette question, il est nécessaire de distinguer deux types de biocarburant : 1) les produits de substitution aux carburants existants et 2) les produits alternatifs aux carburants existants.

Dans le premier cas, il est nécessaire que les méthodes de mesure servant à qualifier le produit pouvant être utilisé dans les véhicules soient identiques aux méthodes utilisées pour les carburants classiques afin que l'on puisse comparer les différents carburants sur des bases identiques et avoir un choix objectif et sécurisé quand à leurs utilisations avec des moteurs existants (Exemple : substitution du GNV par du bioGNV ; intégration d'une partie de biocarburant dans le carburant classique...).

Dans le second cas, il est nécessaire de développer de nouvelles méthodes de mesure, ou d'adapter celles déjà existantes, servant à qualifier le produit utilisé dans les véhicules car ces dernières ne sont pas toujours adaptées à ces nouveaux carburants alternatifs et nécessitent généralement des adaptations moteur pour leurs utilisations. La comparaison avec des carburants classiques n'est donc plus nécessaire comme précédemment (Exemple : Nouveau carburant constitué de mélange de plusieurs gaz).

Dans tous les cas les limites d'émissions doivent être les mêmes pour tous les biocarburants.

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?

Indépendamment de la solution choisie, il est nécessaire que cette dernière soit claire, simple d'application par les états membres et de mise en oeuvre facile localement.

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?

Pas d'avis sur cette question.

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?

Pas d'avis sur cette question.

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.

Cette méthode nous apparaît envisageable à condition qu'elle s'applique à l'ensemble des biocarburants utilisés en Europe (y compris pour des biocarburants dont un des composants ou matières premières aurait été produit en dehors de l'Europe).

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.

Pas d'avis sur cette question. 4

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)?

Choix c) :

Il est nécessaire d'avoir une définition proche de celle donnée dans la proposition b) basée sur des technologies précises.

Cependant, il faut ajouter la possibilité d'élargir facilement la liste des technologies reconnues afin de ne pas limiter l'innovation.

Enfin, la définition a) ne doit en aucun cas être retenue car les biocarburants de seconde génération peuvent utiliser des matières premières rentrant déjà dans la fabrication des biocarburants de première génération.

Le choix de définition de type a) entrainerait une confusion certaine auprès des utilisateurs et ne permettrait pas l'apparition et l'utilisation des biocarburants de seconde génération.

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.

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?

En premier lieu, il est nécessaire que le principe de vérification de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'objectifs à atteindre dans ce domaine exposé ici dans le cadre des biocarburants de seconde génération soit appliqué de la même manière aux biocarburants de première génération.

De plus, il est nécessaire d'adjoindre à cet objectif « réduction de gaz à effet de serre », un critère relatif aux impacts sur les ressources en eau afin que la réduction d'un impact spécifique sur notre planète n'entraîne pas la dégradation d'une ressource indispensable à la vie sur terre.

En ce qui concerne la prise en compte dans les objectifs, les aides et les fiscalités relatives aux biocarburants de seconde génération, il nous paraît souhaitable que ces derniers soient fonction des réductions d'émissions de gaz à effet de serre.

Il est aussi indispensable que les outils utilisés pour promouvoir les biocarburants de seconde génération viennent en complément des outils de promotion des biocarburants de première génération et non en substitution afin que l'on puisse atteindre les objectifs fixés au niveau européen.

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?

Oui, mais cela ne doit pas être fait au détriment des productions et utilisations spécifiques dans le cadre des flottes captives.

Question 4.2:

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

Oui, car cela permet de mettre en place des « circuits courts » reliant directement le producteur du biocarburant à l'utilisateur dans le cas des flottes captives.

Cela peut être encouragé par la mise en place de fiscalité incitative et par la simplification des démarches administratives pour une utilisation en flotte captive.

Question 4.3:

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

Oui, mais uniquement pour le Biométhane.

En effet, dans les deux autres cas (méthanol, DME) et dans l'état des technologies disponibles, les impacts environnementaux sont trop élevés et les technologies trop peu matures pour que l'Europe adopte des mesures visant à les encourager. 6

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?

Choix b)

En raison du parc de véhicules existants et des prévisions d'évolution, l'objectif est atteignable avec la solution b) à condition :

- D'y ajouter les dispositions et soutiens pour l'utilisation de biocarburants dans le cadre des flottes captives comme indiquées dans les questions précédentes;
- De favoriser une diversité de sources énergétiques dont les voies de recyclage qui pourraient limiter l'impact sur l'occupation des sols (comme par exemple, les biocarburants à base d'Huiles Alimentaires Usagées et les BioGNV issu de méthanisation hors cultures);
- De valoriser l'utilisation de sols pollués pour la production des cultures énergétiques;
- Et de renforcer le soutien et les efforts de recherche et développement dans le domaine des biocarburants et biocombustibles.

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 des taxes dans la promotion des biocarburants doit être importante cependant il est nécessaire de compléter cet outil par les autres instruments fiscaux disponibles (incitations financières...) et de simplifier les démarches administratives pour faciliter l'utilisation des biocarburants.