

Communiqué de presse

LA CALIFORNIE PLACE LE BIODIESEL EN TÊTE DES BIOCARBURANTS A FAIBLE INTENSITE CARBONE

- **L'Etat californien s'est appuyé sur les travaux de l'Agence pour la qualité de l'air de Californie (CARB) pour faire évoluer sa réglementation en matière de carburants.**
- **Ces travaux prenant en compte l'ensemble du cycle de vie des carburants liquides, ils représentent l'une des évaluations les plus avancées de leur empreinte environnementale.**
- **En Europe, une étude similaire devrait être publiée sous peu et génère de grandes inquiétudes au sein des filières des biocarburants, l'accès aux informations méthodologiques leur étant fermé.**

Paris, le 7 octobre 2015 – Aux Etats-Unis, l'Agence pour la qualité de l'air de Californie (California Air Resources Board, CARB) a adopté un nouveau standard, accompagnant l'évolution de sa réglementation sur les carburants à faible teneur en carbone. Selon ce nouveau Low Carbon Fuels Standard (LCFS), le biodiesel offre la meilleure efficacité carbone par rapport aux autres carburants liquides.

Pour **Kristell Guizouarn, présidente d'Esterifrance**, le syndicat des estérificateurs français : « Il s'agit d'une évolution majeure qui doit être prise en compte dans le développement des biocarburants renouvelables en France et en Europe. Alors que le biodiesel reste l'une des seules sources de carburant liquide pouvant se substituer facilement aux carburants fossiles, l'Europe pourrait ne pas atteindre l'objectif qu'elle s'est fixé de 10 % d'énergies renouvelables dans les transports à horizon 2020 si elle ne reconsidère pas sa position vis-à-vis du biodiesel. »

L'étude réalisée par la CARB établit en effet que **le biodiesel réduit les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 %, un chiffre pouvant atteindre 81 % si l'on compare son efficacité carbone à celle des carburants fossiles qu'il remplace** (cf. tableau comparatif ci-dessous).

Pour Esterifrance, ces résultats sont d'autant plus importants que le modèle utilisé par la CARB prend en compte l'ensemble du cycle de vie du biodiesel, de l'amont agricole à l'aval industriel, sans oublier les étapes de raffinage et de transport. **Le modèle tient également compte de l'impact lié au changement indirect d'affectation des sols (ILUC)** pour la production de biodiesel et de biocarburants.

Validé par des contre-expertises académiques indépendantes et approfondies¹, ce modèle offre ainsi l'une des évaluations les plus avancées, précises et rigoureuses de l'empreinte environnementale des biocarburants. Il est le fruit de 7 années de recherches consacrées à l'efficacité carbone de différents carburants, dont le biodiesel, le gazole, l'essence, le gaz naturel et l'éthanol de maïs, sur l'ensemble de

¹ <http://www.arb.ca.gov/fuels/lcfs/peerreview/peerreview.htm>

leur cycle de vie. La nouvelle réglementation² et l'analyse environnementale³ ont été mis à disposition du public ; ils ont en outre fait l'objet de deux groupes de travail en 2014 et de deux auditions publiques en 2015.

« Alors que les carburants fossiles traditionnels se trouvent aujourd'hui confrontés à une crise de confiance sans précédent, il faut saluer le travail réalisé par la CARB et les perspectives prometteuses qu'il met en évidence en matière d'alternatives renouvelables. »

Esterifrance rappelle en outre qu'en Europe, une nouvelle étude modélisant le changement d'affectation indirect des sols (ILUC) devrait être publiée sous peu. Elle pourrait servir de base à la révision de la directive ILUC prévue en 2017, et contribuer à la définition de la future politique européenne des biocarburants pour la période post-2020. Réalisée pour le compte de la Commission européenne, cette étude revêt ainsi une importance majeure pour les filières française et européenne des biocarburants. Or, ces filières ont à plusieurs reprises dénoncé le manque de transparence entourant la méthodologie employée, craignant de se voir littéralement exclues du débat concernant leur avenir et celui des énergies renouvelables en Europe.

Ci-dessous : estimations comparatives de la CARB (en grammes d'équivalent CO₂ par mégajoule, gCO₂eq / MJ) :

Biodiesel huiles usagées	19.87g/MJ
Biodiesel huiles animales	32.83g/MJ
Biodiesel Colza	50.23g/MJ
Biodiesel soja	51.83g/MJ
Gaz naturel pour véhicules (GNV)	79.46g/MJ
Ethanol (maïs)	80.09g/MJ
Essence	99 (CaRFG) g/MJ
Diesel	102.76g/MJ

A propos d'Esterifrance

Esterifrance est le syndicat professionnel français des producteurs d'esters méthyliques d'huiles végétales, de graisses animales et d'huiles usagées. Il regroupe notamment les sociétés Centre Ouest Céréales, Ineos Champlor, Nord-Ester, Saipol et SARPI Biocarburant.

contact@esterifrance.com

² <http://www.arb.ca.gov/regact/2015/lcfs2015/lcfsregtext.pdf>

³ <http://www.arb.ca.gov/regact/2015/lcfs2015/environmentalanalysis.pdf>