

Bioéthanol → Dans le contexte actuel, les biocarburants sont de mieux en mieux connus des médias et de l'opinion. Quelques rappels s'imposent, cependant.

Bioéthanol : répondre aux derniers doutes et critiques

Jamais en France il n'a autant été question des biocarburants qu'aujourd'hui. Il en est parlé en général de manière satisfaisante. Parfois cependant, des doutes, voire des critiques sont encore émis à leur encontre. Quelques rappels et commentaires doivent donc être effectués, qui, venant de l'AGPB, ne concerneront ici que le bioéthanol.

Aucun problème de surface

Face à certaines craintes, il est aisé de démontrer que la production de bioéthanol en France ne peut venir priver de céréales l'alimentation humaine et animale. Pour atteindre les objectifs d'incorporation annoncés par le Premier Ministre - 7 % d'incorporation en 2010 et 10 % en 2015 - il faudra mobiliser dans 5 ans la production de 345 000 ha de céréales (+ 64 500 ha de betteraves) et dans 10 ans 431 000 ha de céréales (+ 77 000 ha de betteraves). Il n'y a aucune difficulté à y parvenir puisque nous disposons en France de 1 200 000 ha de jachère réglementaire non utilisée et que, par ailleurs, l'accroissement des rendements céréaliers devrait amener à lui seul en 2015 un tonnage supplémentaire équivalent à la production actuelle de 1 500 000 hectares...

Environnementalement sans rival

Contrairement à ce qui peut être sous-entendu ici ou là, il faut réaffirmer que le bioéthanol n'a pas de rival sur le plan environnemental.

Lorsque les raffineurs français mettent en avant qu'ils ont en l'ETBE* un produit parfait à incorporer dans l'essence, plutôt que d'y mélanger du bioéthanol en direct, ils oublient un élément majeur. Par kilogramme



En France, nous disposons de 1 200 000 ha de jachère réglementaire non utilisée.

de bioéthanol utilisé, il n'est émis que 922 grammes d'équivalent CO₂ dans l'atmosphère, au lieu de 2 526 g par kilo d'ETBE et 3 653 grammes par kilo d'essence.

Ces chiffres résultent de travaux publiés conjointement en 2002 par le Ministère de l'Industrie et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

Ces mêmes travaux faisaient en outre ressortir que le ratio entre l'énergie obtenue et l'énergie fossile qu'il faut pour la produire (par exemple, dans le cas des biocarburants, fioul pour la fabrication d'engrais, le travail au champ, le transport et la transformation des produits) est de 2,05 pour le bioéthanol et de 1,04 pour l'ETBE.

La compétitivité-prix viendra

Régulièrement évoquée par les spécialistes de l'énergie, la question de la compétitivité du bioéthanol est légitime, mais il faut la situer dans le temps. Ce qui est primordial, c'est que les biocarburants constituent pour un bon nombre d'années les seuls produits renouvelables

capables de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Ce qui est primordial encore, c'est la réduction de notre dépendance énergétique. C'est pourquoi il faut favoriser un développement soutenu de la production de bioéthanol en France et en Europe.

La compétitivité du bioéthanol français découlera de ce développement. Entre une filière à ses débuts et une filière ayant atteint sa maturité, il existe un écart notable.

Aux Etats-Unis, avec des unités de production 8 fois supérieures en taille aux unités françaises et après 30 ans de montée en puissance industrielle constamment appuyée par les Pouvoirs publics, la filière bioéthanol fournit au consommateur un produit qui, hors taxes, coûte 33 % de moins au consommateur qu'en France.

Avec des usines de grande capacité, telles qu'il est maintenant projeté d'en construire, la filière française du bioéthanol se fait fort d'atteindre en 15 ans le même niveau de performance que son homologue américaine.

Sur cette nouvelle base, le prix du bioéthanol à la pompe égalera celui du sans plomb 95 à énergie fournie égale et à taxation égale par unité d'énergie fournie. Et même, pour que la taxation des carburants soit vraiment équitable, il faudra tenir compte des avantages d'une production et utilisation de bioéthanol à grande échelle pour les budgets publics (retrouvés supplémentaires de prélèvements obligatoires liés au surplus d'activité et d'emploi; moindres dépenses d'indemnisation du chômage, diminution des coûts générés par la pollution). En conséquence, même dans l'hypothèse d'une filière française du bioéthanol parvenue à maturité, il devrait subsister un écart de taxation par unité d'énergie au profit du bioéthanol. Il devrait s'élever à 5,80 € par gigajoule ou, ramené à l'hectolitre, à 13 €.

Tous ces chiffres montrent combien il est erroné d'affirmer qu'il n'y a aucune économie de consommation de pétrole et aucun avantage pour l'environnement à produire du bioéthanol.

Bioéthanol en direct contre rente de situation

Les raffineurs français sont de moins en moins crédibles à invoquer des difficultés techniques quant à l'incorporation directe du bioéthanol dans l'essence.

Dans les nombreux pays où elle se pratique, l'incorporation en direct ne pose aucun problème. En France, la société DYNEFF, pétrolier indépendant, et SIPLEC, filiale des Centres Leclerc pour la distribution de produits pétroliers, ont mis en oeuvre depuis avril 2004 de vastes opérations de commercialisation d'essence éthanolée qui ont donné toute satisfaction. Le seul problème pour les distributeurs indépendants de carburants, c'est qu'ils ne parviennent pas à se procurer auprès des raffineurs français les essences spécifiques permettant l'incorporation directe de bioéthanol (essences à indice de tension de vapeur abaissé, dites essences « à basse volatilité »). Pourtant nos raffineurs en exportent depuis des années aux Etats-Unis et au Brésil, précisément pour l'incorporation directe de bioéthanol. DYNEFF et SIPLEC sont donc obligés de se procurer ces essences à l'étranger, ce qui leur coûte plus cher.

En fait, directement ou indirectement maître de la production d'ETBE, le raffinage français ne cherche qu'à préserver la position confortable dont il jouit. Il est de la responsabilité du Gouvernement de faire cesser cette attitude préjudiciable à l'environnement et, à terme, au consommateur puisque les prix des produits pétroliers nécessaires à la fabrication de l'ETBE ne peuvent qu'augmenter.

ARTICLE REALISE PAR L'AGPB-CEREAALIERI DE FRANCE

* Additif à l'essence obtenu moitié-moitié à partir de bioéthanol et d'isobutyène, un produit issu du raffinage du pétrole.

