

Les carburants verts dans les starting-blocks

Leur coût de production est encore deux fois supérieur à celui des carburants fossiles. Mais la raréfaction des réserves mondiales explique notamment l'intérêt pour ce type de carburant.

Leur part dans la consommation totale sera quintuplée d'ici à 2010. Chaque flambée du prix du baril ravive l'intérêt pour les biocarburants. Carburants verts, ou encore carburants de substitution, ils sont tirés de l'estérification de l'huile de colza ou de tournesol que l'on mélange au gazole pour fabriquer du diester, et de la distillation de blé, de betteraves ou encore de cannes à sucre pour l'éthanol que l'on mélange ensuite à l'essence.

L'avenir des biocarburants a tout pour être souriant. D'abord, en raison de l'inevitable raréfaction des réserves de pétrole mondiales dont les coûts d'extraction finiront bien un jour par devenir trop coûteux pour rester économiquement rentables.

Réchauffement climatique

Ensuite parce que, depuis la signature du protocole de Kyoto en 1992, la lutte contre l'effet de serre est devenue un puissant stimulant en faveur des carburants «propres». C'est précisément au nom de la lutte contre le réchauffement climatique qu'une directive européenne impose aux pays membres d'augmenter la part de biocarburants dans les carburants «ordinaires». Cette proportion, qui actuellement ne dépasse pas 1 %, devra être doublée (2 %) dès 2005 et atteindre 5,75 % à partir de 2010. Ces mélanges sont en effet légèrement moins producteurs de gaz carbonique (CO₂), le principal gaz à effet de serre, que les essences d'origine fossile : 5 % d'éthanol dans l'essence permet d'économiser 10 grammes de CO₂ par kilomètre. Un autre motif vient éclaircir encore l'avenir des biocarburants qui restent cependant aujourd'hui encore deux fois plus chers à produire que leurs homologues d'origine fossile.

Depuis les chocs pétroliers de 1973 et 1979, les gouvernements ont cherché à réduire au maximum la dépendance énergétique du pays et son corollaire qu'est la facture pétrolière ?

D'où sous la présidence de Valéry Giscard d'Estaing, le choix du nucléaire. D'où aujourd'hui, hormis le respect de la directive de Bruxelles, le choix du gouvernement Raffarin de tripler la production hexagonale de biocarburants pour la faire passer de 420 000 à 1,25 million de tonnes d'ici à 2007. Pour parvenir à cet objectif, la surface agricole dévolue aux plantes productrices de biocarburants sera également élargie pour passer de 320 000 à plus d'un million d'hectares. Parallèlement quatre nouvelles usines de fabrication d'éthanol et de diester, d'une capacité de 200 000 tonnes chacune, doivent être construites dans les trois ans à venir.

Indépendance énergétique

Un dernier argument, industriel celui-là, pousse la France à développer sa capacité de production de carburants écologiques. Dès le premier choc pétrolier, le Brésil et les Etats-Unis ont investi dans cette filière et en sont devenus aujourd'hui les leaders mondiaux. La perspective de voir la France être obligée d'acheter ses biocarburants à l'étranger pour satisfaire sa demande intérieure irait à l'encontre de sa volonté d'indépendance énergétique.

Et fâcherait tout rouge le monde agricole pour qui les biocarburants représentent un débouché plus qu'alléchant. Selon les betteraviers, le marché européen générera un chiffre d'affaires de 7,5 milliards d'euros en 2010.

Rémy JANIN, La Tribune

Les ressources énergétiques peuvent se cultiver

Ces carburants produits à partir de plantes (betteraves, maïs, colza...) peuvent alimenter les moteurs thermiques. Les biocarburants permettent d'économiser les carburants d'origine fossile (pétrole, gaz) et de réduire en partie la pollution de l'air.

Le bioéthanol

Il est produit à partir de la fermentation des sucres contenus dans le blé et la betterave.

La transformation de ces matières premières débute par une hydrolyse de l'amidon ou dégradation de la cellulose le cas échéant, puis les sucres obtenus sont fermentés puis distillés pour obtenir de l'alcool éthylique ou éthanol. C'est un alcool à fort indice d'octane et sans eau.

Au niveau des émissions polluantes des moteurs à essence, ce carburant, contenant près de 35 % d'oxygène, réduit sensiblement le monoxyde de carbone et les imbrûlés. L'éthanol restitue en outre à l'atmosphère le CO₂ capté par les plantes, il contribue donc à la diminution de l'effet de serre.

La production d'éthanol en France est aujourd'hui assurée à 70 % à partir de betteraves et à 30 % à partir de céréales.

Téréos produit du bio éthanol à partir du blé et de la betterave dans ses unités BENP (Bio Ethanol Nord Picardie) à Origny dans l'Aisne, BCE (Brie Champagne Ethanol) à Provins, dans les distilleries de Morains et Arthenay.

En France, 1% des surfaces en blé et betteraves (soit 54 000 ha) permet de produire un volume de bioéthanol équivalent à 1 % de notre consommation en essence.

Il faut noter la meilleure productivité de la betterave qui atteint 65 à 75 hectolitres d'éthanol à l'hectare, contre 25 hectolitres d'éthanol à l'hectare pour le blé.

Le diester

Il est produit à partir d'huile végétale (colza, tournesol...). La transformation des graines d'oléagineux commence par la trituration pour obtenir de l'huile puis par une transestérification (réaction entre l'huile et un alcool) pour obtenir de l'ester éthylique ou diester.

Au niveau des émissions polluantes des moteurs diesel la présence d'oxygène dans le diester améliore la combustion. Il en résulte une réduction importante des hydrocarbures imbrûlés et une diminution d'environ 50 % des particules (suies). Ces réductions demeurent très sensibles même dans les cas de mélanges diester gazole. Par ailleurs de la même manière que l'éthanol le diester contribue à la diminution de l'effet de serre. Le diester ne contient pas de soufre ni de composés aromatiques.

La production de diester était de 317 500 tonnes en 2003 en France.

Les agréments validés par les Pouvoirs Publics pour l'année 2004 représentent un total de 387 500 tonnes dont 83 500 tonnes pour la société Robbe à Venette dans l'Oise.

Un hectare de colza produit en moyenne 14 à 15 hectolitres de diester.

Des producteurs prêts à mettre tout en œuvre pour développer les biocarburants

«L'avenir des grandes cultures de notre région passe-t-il par les biocarburants ?» Les participants à la conférence organisée par la Frsea Champagne Ardenne, le Crédit Agricole du Nord Est et la CGB, le 31 août dans le cadre de la Foire de Châlons en Champagne, ont bien sûr tous répondu par l'affirmative.

Plus que jamais, les déclarations du président de la république, l'envolée des prix du pétrole, la prise de conscience du monde politique et les divers rapports prônant le développement des biocarburants, apportent de l'eau à leur moulin.

Qui plus est, la profession se déclare prête à mettre en œuvre dès demain tout ce qu'il faut pour répondre aux besoins. C'est ce qu'ont précisé Dominique Ducroquet pour les betteraviers, Jean François Loiseau pour les céréaliers et Jacques Siret pour les producteurs d'oléoprotéagineux, appuyés en ce sens par Jean Claude Pasty, qui vient de rédiger un rapport au nom du Conseil Economique et Social sur les débouchés non alimentaires des produits agricoles et pour qui «il y a urgence d'agir».

Toutefois, une précision capitale était apportée par Jacques Ciret : «A condition qu'il y ait un intérêt économique pour l'agriculteur».

Pour Dominique Ducroquet, «il n'y a aucune inquiétude sur le plan opérationnel car nous avons l'habitude de la contractualisation». Même écho chez Jean-François Loiseau : «le mot contractualisation est un peu nouveau pour les céréaliers, mais cela sera indispensable. Nous sommes prêts.»

Il rappelait l'existence de deux projets essentiels en la matière : Cristanol, dans la Marne, et Tereos, en Picardie. En attendant, la profession est unanime à reconnaître la nécessité de saturer les potentialités des outils déjà existants.

La profession agricole est également prête pour



reconvertir l'alcool en éthanol : «nous pouvons faire 2,5 millions d'hectolitres dès le premier janvier 2005

et mettre en place cinq unités de deux millions d'hectolitres dont la localisation est facile à définir. Nous attendons les agréments».

Bien entendu, produire des biocarburants n'est pas une fin en soi pour un agriculteur : «l'objectif est triple : la sauvegarde de l'environnement par l'accroissement de la fixation du CO₂, la réduction de la dépendance énergétique et une réponse au plan protéine car l'obtention d'une tonne d'éthanol génère une tonne de protéines».

Incorporation directe

Autre demande de la profession : l'incorporation directe de l'éthanol dans l'essence. Elle fait remarquer qu'il n'existe aujourd'hui aucun argument technique contre. Il est même admis que l'incorporation directe a deux fois plus d'impact sur la diminution de l'effet de serre. Bien entendu, ainsi que le précisait Jean-François Loiseau, il faut que l'Etat crée des conditions de marché. Quant au problème de la compétitivité du producteur européen vis à vis de son collègue Brésilien, c'est un faux problème, faisaient remarquer d'une même voix les représentants des filières concernées :

«Certes nous ne serons jamais compétitifs. C'est une évidence. Mais le bioéthanol nous permettrait d'être énergétiquement indépendants et d'améliorer l'environnement. Il faut donc adap-

ter le marché mondial. Ne tuons pas le poussin dans l'œuf. Ne fermons pas la porte. Acceptons des importations brésiliennes, mais un minimum seulement».

Une position à laquelle adhérerait Henri De Benoist : «Il y a de la place pour tous dans les productions. Même compétitif, le Brésil ne peut pas fournir le monde entier.»

Rappelant le contenu de son rapport (rédigé au nom du Conseil Economique et Social) sur les diverses utilisations des productions agricoles, Jean Claude Pasty allait plus loin dans le raisonnement, en dépassant le seul domaine des biocarburants : «Il conviendra de valoriser toute la plante par la bio-raffinerie. Cela suppose le développement de la recherche».

Ce qui l'amène à de vifs propos : «Ce qui est fait en France pour la recherche est indigent. C'est de l'ordre de l'homéopathie. Le ministère, par exemple, ne finance plus Agrice».

Occasion, pour lui, d'insister sur le fait que l'on peut tout faire à partir du végétal (dont on a pas encore utilisé toutes les possibilités).

Et d'ajouter : «Il faut désigner, au sein de chacun des quatre ministères concernés, une personne responsable qui serait le dynamisateur de la stratégie».

Accompagnement fiscal...

Le député Charles de Courson intervenait pour mettre l'accent sur l'existence «d'un obstacle considérable» : l'opposition du ministère des finances à la défiscalisation «car elle a un coût de l'ordre d'un milliard». Pour le député, le seul moyen de détourner cet obstacle serait l'incorporation obligatoire afin d'en faire une opération financièrement neutre pour l'Etat. Accompagnement fiscal... En outre, les investissements à réaliser sont d'un coût très important. Il convient donc que des sécurités soient données pour entreprendre les programmes projetés. Aussi, la profession est unanime à demander un véritable plan d'accompagnement fiscal.

Tirant les conclusions de cette conférence, Jean Notat précisait : «Nous sommes aujourd'hui à la croisée des chemins. Un nouveau défi se présente. Le pétrole, c'est fini et les bio carburants doivent se développer. La Champagne Ardenne ne veut pas s'y dérober car nous avons tout ce qu'il faut pour cela.»

Bernard BARBOYON
La Marne Agricole