

## BIOCARBURANTS – LA POSITION DE L'UFIP

### I. Introduction :

Une Directive fixe depuis 2003 un cadre communautaire visant à promouvoir l'utilisation des biocarburants.

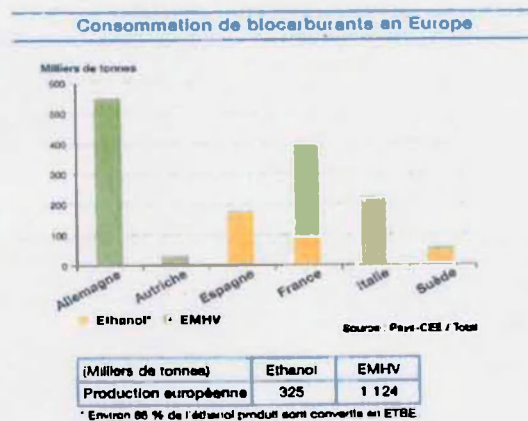
Notre Industrie les utilise déjà en incorporant :

- dans les essences de l'ETBE (Ethyl Tertio Butyl Ether) issu de betteraves ou de céréales
- dans les gazoles des Esters d'huiles végétales EMHV (EMC ou EMT – esters méthyliques de Colza ou de tournesol).

Des difficultés techniques restent encore à résoudre pour certains d'entre eux. De plus ils doivent s'affranchir à terme des soutiens fiscaux sans lesquels ils ne sont pas compétitifs ; pour cette raison, notre Industrie souhaite que leur incorporation ne soit pas rendue obligatoire – ce qui est cohérent avec ce que prévoit la Directive -

### II. Situation des biocarburants en Europe

#### Chiffres clés des biocarburants en Europe



Environ 85 % de l'éthanol produit est converti en ETBE

Actuellement, seuls 7 pays membres produisent des biocarburants.

En 2002, la contribution totale des biocarburants s'élevait à 0,6 % des consommations totales d'essence et de gazole de l'Union.

La Directive européenne 98/70/CE sur la qualité des carburants autorise réglementairement l'incorporation d'éthanol dans l'essence jusqu'à 5 % et d'ETBE jusqu'à 15 %.

L'Allemagne, l'Autriche et la Suède utilisent actuellement du biodiesel pur à 100 % dans des véhicules adaptés, alors que la France a choisi d'utiliser le biodiesel en tant que composant du gazole jusqu'à 5 % pour une vente banalisée à la pompe et jusqu'à 30 % dans des véhicules de flottes captives.

### III. Des problèmes logistiques et techniques encore à régler :

L'utilisation des biocarburants doit, d'une manière générale, être compatible avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air fixés par Auto-Oil I et II.

Elle doit être profitable à tous les acteurs du Transport, Constructeurs d'Automobiles et Automobilistes qui doivent pouvoir utiliser sans aucun problème leur véhicule dans chaque pays d'Europe.

De ce fait, aucune modification "de circonstance" des spécifications des Carburants (optimisées au terme d'un long travail scientifique mené conjointement par les Constructeurs Automobiles, l'Administration Européenne et nous-mêmes) ne doit être apportée pour favoriser artificiellement l'incorporation de telle ou telle biobase, au détriment des qualités d'usage des carburants et des performances des véhicules.

C'est l'avis des Constructeurs Automobiles (annexe 1 : avis ACEA) et c'est le nôtre.

La plupart de ces bases sont parfaitement compatibles avec la logistique pétrolière, les véhicules existants ou les exigences environnementales : c'est le cas des EMHV dans leurs conditions actuelles d'utilisation. Les spécifications de ces produits ne posent aucun problème, bien au contraire, puisqu'ils amènent de la lubrification aux gazoles.

En revanche, d'autres "biobases" comme l'Ethanol posent des problèmes de passage dans les oléoducs, de compatibilité avec les systèmes de traitements des eaux existants et nécessitent, dans les dépôts, des investissements significatifs en matière de Sécurité.

Surtout, sa haute tension de vapeur de mélange (200 KP contre 45 pour l'ETBE et 60 pour les essences en spécification été) et ses possibilités de démixtion avec l'eau peuvent perturber les systèmes d'OBD (On Board Diagnosis) des véhicules notamment par temps froid et augmenter les risques d'émissions de promoteurs d'ozone (COV surtout, à un moindre degré NOx) et de polluants non réglementés.

Les problèmes de pollution de l'air répertoriés durant l'été 2003 en Californie (annexe 2) en témoignent.

#### **IV. Une contribution limitée à la réduction de la dépendance énergétique**

L'évolution de la structure du Marché des carburants tant en France qu'en Europe – conduit, de façon accélérée, à un déficit accru en gazole et à une surproduction croissante d'essence. Ce point doit évidemment être pris en compte pour sélectionner les biocarburants à développer.

Depuis 10 ans, la consommation de gazole en Europe croît de 2,5 % par an en moyenne et celle d'essence décroît de 1,5 % par an parallèlement.

La croissance du Transport routier et la Diésélisation accrue du parc automobile Européen font que 22 millions de tonnes de gazoles ont été importées en 2002 et 20 millions de tonnes d'Essence excédentaire ont été exportées.

L'offre de biodiesel ne perturbe pas significativement le Marché, se substituant à des produits importés, tandis que l'utilisation de bio-éthanol contribue à l'augmentation des excédents d'essence.

Si l'incorporation de bio-éthanol venait à augmenter, ces excédents ne seraient, d'ailleurs plus constitués d'Essences formulées mais de "bases légères" d'essences auxquelles cet éthanol se serait substitué (cf. annexe 3 – note concernant la Californie).

Cette situation apparaît dès maintenant aux USA qui cherchent à importer des "bases lourdes" d'Essence d'Europe alors qu'ils n'incorporent encore que très peu de bio-éthanol.

Ainsi se crée un cercle vicieux où les USA, comme nous, auront à exporter des "bases légères" d'Essence sur un marché qui n'existe pas ...

Si nous imaginions en outre (scénario catastrophe) qu'en 2010, 10 % du parc automobile Américain se diésélise (ce qui est assez probable) cela voudrait dire :

- que 40 Mt d'Essence n'y seraient plus importées (d'Europe en particulier),
- que 40 Mt de gazole (sans doute Russe) serait exporté vers les USA (en concurrence avec la demande Européenne);

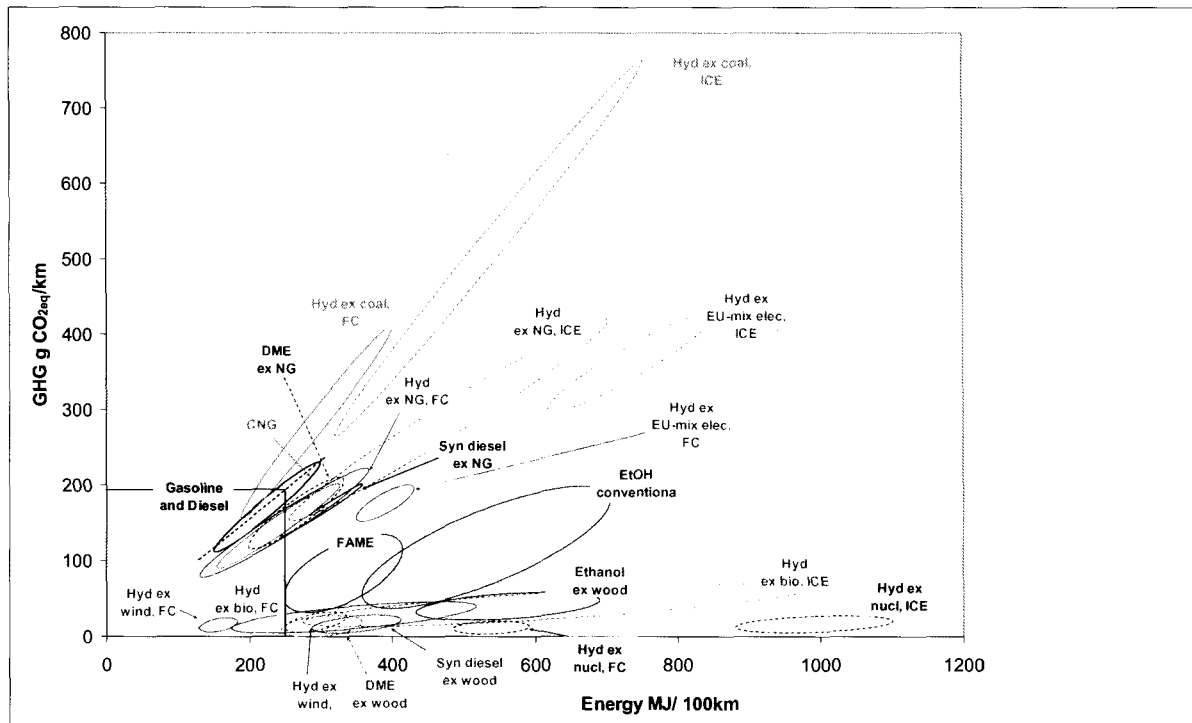
On peut donc penser que, dans ce cas, une envolée du prix du gazole et un effondrement de celui de l'essence suivraient ... Bien sûr, ceux qui auraient investi dans des usines produisant des "bases essence" verraient alors leur investissement se déprécier totalement.

## V. Contribution des biocarburants à la réduction des émissions de gaz à Effet de Serre (GES) :

V.1 Dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, les biocarburants bénéficient de leur caractère renouvelable.

Cependant, leur production utilisant durant son processus de semis, récolte, fabrication, transports ... des produits d'origine fossile, les émissions associées à ce processus doivent être prises en compte pour dresser un bilan écologique global et complet.

V.2 Une Etude de Référence a été menée par le CONCAWE (Pétroliers Européens), EUCAR (Constructeurs Européens) et l'EU Joint Research Center (Commission Européenne) dont le résultat final est résumé par le graphe ci-dessous :



- En abscisse figure l'énergie totale –quelle que soit son origine – nécessaire pour produire, approvisionner le carburant considéré et pour faire 100 km avec le véhicule de référence selon le cycle NEDC (standard Européen).
- En ordonnée figure l'émission de CO<sub>2</sub> associée en g/km.

Le graphe montre que les biodiesels (FAME) sont mieux placés que la majorité des bio-éthanol (à l'exception de celui issu du bois).

### V.3 Cohérence des politiques poursuivies

Les choix politiques faits, en France (comme et plus encore qu'en Europe) dans le domaine des produits pétroliers s'orientent selon deux axes importants :

- le "tout-diesel" pour réduire les émissions de GES dans les Transports,
- l'encouragement (fiscal notamment, absolument nécessaire pour compenser le fait que ces "bases" biocarburants reviennent deux à trois fois plus cher à fabriquer que les bases pétrolières) à l'incorporation des biocarburants pour réduire l'émission de GES dans les Transports.

Nous avons souvent indiqué nos réserves concernant le "tout-diesel" (surémissions de CO<sub>2</sub> en Raffineries, nécessité d'exutoires sûrs pour exporter la surproduction d'essence, limite "physique" de production en Raffinerie, surcoût de fabrication du gazole dans le futur ...) et fait état de nos remarques concernant les "biocarburants".

Au moins convient-il que ces deux orientations de la politique soient rendus cohérentes : au "tout-diesel" doit correspondre une orientation des biocarburants associés exclusivement "biodiesel".

## VI. Conclusion

- VI.1 L'UFIP considère la production des biodiesels comme préférable à toute autre option biocarburant et suggère aux Pouvoirs Publics d'orienter la nécessaire contribution de l'Etat aux fabrications de biobases vers celles de "biodiesels" (EMC, EMT ...).

C'est cohérent avec l'évolution des besoins du marché des carburants, les qualités d'utilisation ... des bases "biodiesels".

Cela est, de plus, cohérent avec la vision du futur qu'ont nos sociétés, qui travaillent en partenariat avec les Constructeurs Automobiles, divers Instituts ... à l'élaboration de procédés de fabrication de carburants diesels synthétiques à partir de la biomasse.

- VI.2 Nous croyons, par contre, que soutenir le bio-éthanol est un mauvais choix, même si des considérations politiques à court terme (non liées à la lutte contre les émissions de GES) peuvent inciter à penser le contraire.

C'est un mauvais choix technique, écologique et qui va à l'encontre de l'évolution du marché.

De plus, si un tel marché subventionné se développe, on peut prévoir que des producteurs Est-Européens ou Sud Américains, dont les Producteurs Français sont pour l'instant protégés par des mesures douanières, feront l'impossible pour investir le marché avec de bonnes chances de succès – surtout évidemment si l'incorporation de biocarburants était rendue obligatoire !

Le choix collectif fait serait alors loin de l'optimum.

On pourrait alors se trouver dans une situation paradoxale où le contribuable Français subventionnerait des productions étrangères qui pourraient même concurrencer les Producteurs nationaux sur leurs autres marchés non énergétiques de l'éthanol.