

BIOCARBURANTS L'actualité

Oléagineux, Corps Gras, Lipides. Volume 9, Numéro 5, 296, Septembre - Octobre 2002, La filière

Auteur(s) : Georges Vermeersch, SOFIPROTEX, 12, avenue George-V, 75008 Paris, France.

ARTICLE

Le secteur des biocarburants, et en particulier celui du biodiesel, fait l'objet d'une actualité intense.

Au niveau environnemental, la société Price Waterhouse Coopers a terminé l'étude commandée par l'ADEME et la DIREM (Direction des Ressources Énergétiques et Minérales) relative aux bilans énergétiques et gaz à effet de serre (GES) des biocarburants.

Les résultats confirment et améliorent même ceux obtenus précédemment. Les chiffres sont éloquentes et Étienne Poitrat les détaille dans son article. En ce qui concerne les esters méthyliques de colza (EMC), deux bilans sont particulièrement significatifs :

** Énergie restituée/énergie non renouvelable mobilisée : 2,99*

** Indicateur effet de serre par kg avec hypothèse de combustion totale :*

Gazole : 3 394 g eq. CO₂/kg

EMC : 888 g eq. CO₂/kg

Cela signifie que, pour 1 TEP fossile consommée, on en restitue près de 3. Le bilan est donc très largement positif, alors que pour les énergies fossiles y compris le gaz, ce ratio est toujours inférieur à 1.

En ce qui concerne les gaz à effet de serre, l'utilisation d'une tonne d'EMC permet d'économiser 2,5 t de CO₂.

Ce travail remarquable auquel ont collaboré, à côté des pouvoirs publics et de l'ADEME, les fabricants de biocarburants, les pétroliers et les motoristes, devrait clore une fois pour toutes la polémique relative aux bilans énergétiques et GES des biocarburants.

Les projets de directives communautaires sont évoqués par le secrétaire général du European Biodiesel Board (EBB), Raffaello Garofalo.

La première proposition de directive, qui a fait l'objet d'un accord politique lors du conseil des ministres des finances (Ecofin) du 20 juin 2002, devrait permettre de donner un statut fiscal pérenne aux biocarburants sous réserve d'un accord préalable du conseil sur la seconde proposition de directive visant à promouvoir l'utilisation des biocarburants dans les transports.

Cette dernière devrait, fin novembre 2002, être approuvée par le Conseil des Ministres de l'Énergie.

Après publication au Journal Officiel de l'Union Européenne, le Parlement Européen devrait ensuite procéder à la seconde lecture. Parmi les spécialistes de la machine bruxelloise, les optimistes estiment que cette directive pourrait officiellement sortir mi-2003, les plus pessimistes repoussent l'échéance à fin 2003 sous présidence italienne.

Lors des essais officiels français visant à valider l'incorporation d'esters méthyliques d'huiles végétales (EMHV) à 5 % dans le gazole, les motoristes ont réalisé, à côté de l'Institut Français du Pétrole et de pétroliers, une importante partie des travaux.

Un constructeur, PSA, leader mondial de la motorisation diesel, va plus loin que le taux banalisé et préconise une incorporation de 30 % de biodiesel (cf. article de Bruno Costes). Bien sûr, cette utilisation requiert une qualité irréprochable de l'ester méthylique. C'est pour cette raison que PSA a joué un rôle clé dans les travaux du CEN qui devraient, fin 2002 ou début 2003, se traduire par l'adoption d'une norme européenne.

Un événement parisien - les essais réalisés par la RATP - aura certainement des retombées nationales. Depuis le 2 février 2002, la RATP utilise, sur un de ses centres (68 bus équipés de filtres à particules), un mélange 70 % de gazole à 50 ppm de soufre et 30 % d'EMHV. Les résultats sont positifs et de nouveaux bus type EURO3 seront impliqués en cette fin d'année 2002 dans cette expérimentation menée en concertation avec Irisbus, Totalfinalief et l'Ademe.