

Revue de presse Avril Juin 2006

BIOCARBURANTS

Une sélection d'articles de la presse quotidienne régionale et nationale

QUE SONT LES BIOCARBURANTS ?	2
(Source FDSEA 51).....	2
FLEX-FUEL, L'AVENTURE CONTINUE	3
(L'Union 16 mai 2006)	3
LE CONSEIL GENERAL VA ROULER AU FLEX FUEL	4
Matot-Braine, Les Petites Affiches, 22/28 mai 2006.....	4
LE SALUT DE TEREOS PASSE PAR L'ETHANOL	5
Sophie Claeys-Pergament (L'Union, 23 mai 2006).....	5
MARNE : LE CONSEIL GENERAL ROULE AU BIOCARBURANT	6
Sophie Claeys-Pergament (L'Union, 1 ^{er} juin 2006).....	6
LE BIOCARBURANT : ÇA ROULE !	8
Sophie Claeys-Pergament (L'Union, 2 juin 2006).....	8
BIOCARBURANTS : UNE FAUSSE-BONNE IDEE ?	10
Alain Faujas, (Le Monde, 8 juin 2006).....	10
LA VITESSE SUPERIEURE AVEC « PYROBIO ENERGY + »	12
René Canal (l'Union, date inconnue).....	12
ALAIN PROST PILOTE LE GROUPE FLEX-FUEL	13
Sophie Claeys-Pergament (L'Union, 13 juin 2006).....	13

Dossier préparé par :



Charles Descoins
Veille scientifique

Que sont les biocarburants ?

(Source FDSEA 51)

Que sont les biocarburants ?

Les biocarburants sont l'éthanol et le biodiesel (ou diester). La filière de l'éthanol est elle-même composée de deux branches : celle de l'ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther, additif à l'essence, composé pour moitié d'éthanol et pour moitié d'isobutène, un dérivé pétrolier), et celle de l'éthanol mélangé directement à l'essence. L'éthanol est un alcool, le biodiesel est un ester d'huiles végétales.

Qui produit ces Biocarburants ?

Les biocarburants sont produits par des usines de distillation d'alcool de betteraves, par des amidonneries de blé et bientôt de maïs, par des usines d'estérification des huiles végétales, principalement de colza. En amont, les producteurs concernés sont les betteraviers et les céréaliers pour l'éthanol et les producteurs d'oléagineux pour l'ester.

Quelle est la production de biocarburants ?

En France, elle s'est élevée en 2005 à 417.000 tonnes de biodiesel et à 111.461 tonnes d'éthanol. Les biocarburants ont représenté 384.019 hectares de cultures en 2005, selon l'Adeca (association pour le développement des biocarburants), dont 10.929 de betteraves, 19.778 de blé et 353.312 d'oléagineux.

Ils devraient représenter plus de deux millions d'hectares, selon l'Inra, en 2010. Plus encore si l'on se fonde sur les agréments prévus pour produire les quantités agréées pour 2009, qui sont de 4.274.000 tonnes.

Où se trouvent les usines ?

Pour l'éthanol, on en compte une bonne quinzaine. Les usines qui vont être construites désormais sont ou bien des distilleries de betteraves de grande taille, comme celle en projet à Origny-Sainte-Benoîte (Aisne), ou bien des distilleries de blé comme celle qui est en projet à Lillebonne (Seine-Maritime), ou bien encore des distilleries de maïs comme celle en projet à Lacq (Pyrénées-Atlantiques), ou bien aussi des distilleries mixtes ; betteraves-blé comme celle en projet à Bazancourt (Marne). Pour le biodiesel, on compte cinq usines : à Rouen. Compiègne. Bousens (Sud-Ouest), Sète, Verdun.

Quels sont les taux d'incorporation ?

L'Union européenne a publié en 2003 deux directives qui instituent une politique de développement des biocarburants. L'une d'elles recommande aux États-membres un taux minimal d'incorporation dans les carburants fossiles : 2 % en 2005 et 5.75% en 2010. Paris a repris la directive européenne qui fixe ces taux minimaux. Le projet de loi de Finances 2006 interprète ainsi les taux de la directive : 1,75 % en 2006 ; 3,5 % en 2007 ; 5,75 % en 2008 (et non plus en 2010), 6.25 % en 2009 et 7 % en 2010.

Quelles sont les incitations ?

Deux possibilités : une défiscalisation partielle des taxes pétrolières, justifiée par le fait que des industries naissantes ont besoin de coûts allégés pour se développer.,

La défiscalisation est accordée par sites industriels agréés. Les agréments des unités ouvrent le droit à la défiscalisation. Une disposition de la TCAP (Taxe générale sur les activités polluantes), qui impose aux distributeurs de carburants d'incorporer un taux minimal de biocarburants dans les carburants, afin de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ (gaz carbonique).

Flex-fuel, l'aventure continue

(L'Union 16 mai 2006)

Imaginé dans le cadre du pôle Je compétitivité « Industries et Agro-ressources » afin de donner une vraie impulsion au développement des biocarburants en France, le projet d'expérimenter en Champagne-Ardenne et en Picardie 1.000 véhicules Flex-fuel progresse. Les multiples obstacles qui se dressaient face à cette expérimentation grandeur nature de véhicules pouvant utiliser du E85, carburant composé à 85 % d'éthanol, semblent être surmontés un à un. Dans une région où l'éthanol est disponible grâce aux outils de Cristal Union dans l'Aube et de Tereos dans l'Aisne, il fallait trouver un pétrolier capable de réaliser le mélange éthanol-essence et susceptible de le distribuer. Les réticences initiales de Total semblent se dissiper puisqu'après discussions avec les porteurs du projet, le pétrolier français aurait donné son accord verbal pour mélanger puis distribuer l'E85.

Légalisation de l'E85

De la même manière, si Ford avait d'emblée exprimé son enthousiasme à l'idée de livrer sans délai le pôle en véhicules Flex-fuel, les constructeurs français faisaient preuve de beaucoup moins d'empressement. Là encore, les choses évoluent dans le bon sens puisque Renault dont l'expérience en la matière est de premier ordre - notamment au Brésil - serait prêt à jouer pleinement le jeu. Reste à obtenir la légalisation du E85. Ce ne serait qu'une question de temps selon Bernard Mary, président du pôle de compétitivité qui salue au passage « l'engagement sans réserve dans ce dossier de l'ensemble des parlementaires et des ministres des deux régions ». D'ici une quinzaine de jours, deux arrêtés devraient être signés par le ministère de l'Industrie, l'un pour autoriser la distribution du E85 dans un cadre expérimental, l'autre pour définir les caractéristiques des véhicules concernés par cette expérimentation. Si ce calendrier est respecté, les premiers véhicules devraient sillonner tes routes régionales dans le courant du second semestre 2006. L'objectif est d'atteindre les 1.000 véhicules en circulation d'ici fin 2007

Le conseil général va rouler au Flex Fuel

Matot-Braine, Les Petites Affiches, 22/28 mai 2006

François Loos, le ministre délégué à l'Industrie, sera au Conseil général de la Marne, à Châlons en Champagne, le 1er juin prochain. Il inaugurera l'opération mise en place par le Département, qui va en effet constituer une flotte de sept voitures flexfuel roulant à l'E-85, ce carburant mêlant essence et éthanol, initié par le pôle de compétitivité champardennais. « C'est l'occasion de modifier durablement l'image de notre région et de la positionner sur une thématique résolument tournée vers les défis du futur : associer la Marne aux biocarburants et aux biomatériaux, c'est mettre la force de notre tissu agro-industriel au service d'une cause juste : celle du devenir de la planète et des futures générations » a indiqué le président de l'assemblée, René-Paul Savary, dont les services disposeront des premières voitures flexfuel utilisées en France.

Le salut de Tereos passe par l'éthanol

Sophie Claeys-Pergament (L'Union, 23 mai 2006)

Le rapport annuel de Tereos a mis en exergue le développement de l'éthanol. Comme le soulignent conjointement, Philippe Duval, président du directoire et Thierry Lecompte, président du conseil de surveillance, « le salut de Tereos réside dans la coïncidence entre la réforme du régime sucre, d'une part, et le développement des bio-carburants et de la reconversion de Sodés (Société d'éthanol de synthèse) filiale, d'autre part ». Par ailleurs avec les agréments pour la production de bioéthanol, ces nouvelles productions devaient permettre à Tereos d'allonger sa campagne pour atteindre en moyenne 90 jours.

Pour ce faire, deux projets d'envergure vont être réalisés en France : l'unité betterave à Origny-Sainte-Benoîte (Aisne) et l'unité Blé à Lillebonne (Seine-Maritime). La première sera opérationnelle le 1^{er} octobre 2006. Il s'agit de remplacer l'unité actuelle de 400.000 hectolitres pour une distillerie de 3 millions d'hectolitres. Près de 90 millions d'euros y sont investis. Ce nouveau site travaillera avec des substrats des jus de la campagne d'Origny. mais également en intercampagne avec les sirops de basses puretés des sucreries de Boiry. Escaudoeuvres (Nord de la France), Chevrières (Oise) et Vie-sur Aisne. La baisse de consommations énergétiques par rapport aux unités actuelle sera de 28 %. Cela représente une économie annuelle en énergie primaire de 4 à 5 millions d'euros.

En 2004-2005, les résultats nets consolidés du groupe marquent, avant les compléments de prix, une progression de 12 %. passant ainsi de 50, 8 millions d'euros à 61. 3 millions d'euros. Ainsi cela permet de satisfaire l'attribution d'un ensemble de compléments de 39.7 millions au lieu de 20,2 millions.

Marne : le conseil général roule au biocarburant

Sophie Claeys-Pergament (L'Union, 1^{er} juin 2006)

Ministre délégué à l'Industrie, 1 François Loos délivre (aujourd'hui » l'autorisation d'exploiter de l'E85 (85%d'éthanol). Sept voitures du conseil général de la Marne vont rouler avec un moteur flexfuel.



Le conseil général de la Marne roule au biocarburant. Hier matin, sept voitures, des Ford Focus, ont été livrées devant les portes de l'hôtel du département à Châlons-en-Champagne. Ces véhicules rouleront au flexfuel. Les premiers en France. François Loos, ministre

délégué à l'Industrie, se rend aujourd'hui dans la Marne pour les étrenner. Avec dans ses poches, un joli cadeau : l'autorisation d'exploitation de l'E85. Ce carburant est composé de 85 % d'éthanol d'origine agricole et de 15% d'essence. L'autorisation est uniquement destinée aux flottes captives comme celles appartenant aux collectivités locales ou territoriales.

Une cuve à Saint-Memmie

« Le département de la Marne s'est porté candidat il y a un an et demi à l'expérimentation dans le cadre d'un protocole conduit par l'Agence pour le développement et la maîtrise de l'énergie » explique François Mareschal, directeur de cabinet du conseil général. « Seul Ford nous a remis une offre. C'est un marché de location sur trois ans. Saab fabrique aussi des moteurs flex-fuel, mais cela ne rentrait pas dans notre budget. » Le choix n'est d'ailleurs pas si large puisque, pour l'instant, les constructeurs français ne vendent pas encore de voitures flexfuel sur le territoire. Pour remplir les réservoirs, une cuve a été installée à la subdivision de l'Équipement à Saint-Memmie. » La pompe de distribution vient de Suède. Le mélange est effectué dans un camion citerne. Les pétroliers n'étant pas intéressés. 600 litres d'essence ont été fournis par SIPLEC (société appartenant à Leclerc). Ils ont été incorporés à 3.400 litres d'éthanol fabriqué par Ethanol Union. » Dans le cadre de cette opération, l'Institut français du pétrole (IFP) a la mission d'expertiser le suivi des Fords Focus durant un an.

Évolution du moteur

L'objectif est double. Le premier est de mesurer les émissions de polluants, le second est de surveiller l'évolution du moteur, particulièrement le démarrage par temps froid.

S'il s'agit là d'une première expérience, en Champagne-Ardenne et en Picardie, d'autres devraient suivre. Pour donner une impulsion à l'éthanol, le pôle de compétitivité Industries-Agro-ressources (IAR) a annoncé une expérimentation dans les deux régions avec une flotte composée au départ de 100 véhicules flexfuel pour monter jusqu'à 1.000 dans les trois ans à venir. Le but étant de généraliser l'usage du E85 à compter du 1er janvier 2007 et d'encourager le développement d'un réseau de pompes vertes sur tout le territoire.

E85 et flexfuel : l'un ne va pas sans l'autre

L'E85 est un carburant contenant 85% d'éthanol et 15% d'essence. L'éthanol provient des betteraves ou des céréales. Les véhicules flexfuel sont équipés d'un moteur essence équipé de dispositifs d'injections, de capteurs électroniques spécifiques permettant de pouvoir choisir son carburant lors du passage à la pompe. Soit éthanol, soit essence. Cette technologie est disponible chez la plupart des constructeurs présents sur ce marché en Suède et au Brésil où 75% des voitures neuves sont flexfuel. Renault a d'ailleurs annoncé que, d'ici 2009, la moitié de sa gamme serait équipée de flexfuel.

Ministre délégué à l'Industrie, François Loos sera aujourd'hui en déplacement dans la Marne :

Pour beaucoup, le gouvernement semblait un peu long dans la prise de décision d'exploiter l'E85. Pourquoi cette soudaine accélération ?

« Autoriser l'exploitation d'un nouveau carburant n'est pas simple. C'est un travail de longue haleine pour établir les textes fixant les conditions d'expérimentation.

Nous les avons préparées avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, qui suivra l'expérimentation. L'autorisation pour ce nouveau carburant n'a pas de limites géographiques puisque Paris va également en bénéficier. Ce travail étant terminé, cela n'a pas traîné puisque l'arrêté est publié aujourd'hui au Journal officiel. Toutefois, je peux signaler que nous avons reçu de nombreuses sollicitations provenant de Champagne-Ardenne. »

Après cette expérimentation, que va-t-il se passer ?

« Il s'agit d'une expérimentation doublée d'une autorisation de délivrer de l'E85. Après l'expérimentation, il faut penser au grand public. Il faut des voitures flexfuel sur le marché de l'automobile et des pompes pour y faire le plein. Le 7 juin, nous réunirons avec Thierry Breton, ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie et Dominique Bussereau, ministre de l'Agriculture, l'ensemble des professionnels concernés pour arrêter ensemble un plan d'action destinée la généralisation des voitures flexfuel, qui sera visible à court ou moyen terme. »

Que pensez-vous de la position de Jean-Martin Foltz, président de PSA, qui observe que c'est « une initiative stupide d'introduire des voitures fonctionnant à l'E85 » ?

« C'est leur choix. D'autres ont décidé de faire autrement. Chaque constructeur a sa politique. La nôtre, celle de l'Etat, est de réduire la consommation de pétrole ces prochaines années. »

Le biocarburant : ça roule !

Sophie Claeys-Pergament (L'Union, 2 juin 2006)

Le ministre de l'Industrie a lancé hier dans la Marne l'E85. Un nouveau carburant d'origine agricole qui permettra notamment de réduire les gaz à effet de serre.

Qui de la poule ou de l'œuf ? C'est le dilemme du biocarburant. Il faut du biocarburant pour faire fonctionner les voitures, il faut des voitures pour y mettre du biocarburant.

Hier, lors de la visite dans la Marne de François Loos, ministre délégué à l'Industrie, on ne parlait que de cela. Le moment était opportun puisque le ministre est venu inaugurer à Châlons-en-Champagne, la flotte de sept véhicules flex-fuel du conseil général de la Marne (lire nos éditions d'hier).

Une fiscalité écologique

Une inauguration doublement célébrée avec l'autorisation d'exploiter l'E85 (85 % d'éthanol) pour les flottes captives, autorisation publiée mercredi au Journal Officiel. « Notre objectif est simple. D'ici la fin de la décennie, le marché, doit offrir des voitures qui puissent rouler indifféremment avec un pétrole ou un biocarburant presque pur » a indiqué François Loos. « Cela suppose que les constructeurs adaptent leur gammes. Cela suppose aussi que chaque Français puisse accéder commodément à un véritable réseau de pompes vertes ». Pour l'instant, seul Ford est réellement présent sur ce marché en France avec sa Ford Focus flex-fuel. « Nous allons étendre le système sur toute la gamme d'ici 2008 » a signalé Eric de Frison, président de Ford-France.

Quant au passage à la pompe, Michel-Edouard Leclerc se dit prêt. « Tout mon réseau d'adhérents l'est aussi. Avec 450 stations-services et des livraisons dans 600 Super U, cela fait de nous le deuxième opérateur en France avec notre société Siplec. Mais pour l'instant, il n'y a pas de voitures ». C'est sans compter sur Bernard Mary, président du pôle de compétitivité Champagne-Ardenne-Picardie qui annonce : « Je vais faire venir 5.000 véhicules flex-fuel. Il faut les voir partout. Pourquoi pas importer des Renault flex-fuel en provenance du Brésil ? ». Le président du conseil général de la Marne, René Paul Savary savoure cette heure de gloire des agroressources tout en regrettant que « l'exonération fiscale de 33 euros par hectolitre ne soit pas suffisante. Elle compense juste la surconsommation des voitures fonctionnant à l'éthanol par rapport à l'essence. Avec une réduction jusqu'à 70 % des rejets de CO₂, le bioéthanol mérite une fiscalité écologiquement juste ».

Un avis partagé par Daniel Collard, président de Cristal-Union qui ajoute « un hectare représente 100 000 km de carburant. Cristanol (Bazancourt) va produire 3 millions d'hectolitres. Avec cette production, nous pouvons répondre aux besoins de 450.000 véhicules flex-fuel parcourant 10.000 km par jour ».

► Les biocarburants

Avantages

Impact quasi-nul sur l'effet de serre, maintien des activités rurales.

Inconvénients

Additif à un carburant, pollution secondaire en cas d'intensification de l'agriculture (*engrais*).

L'éthanol (*alcool éthylique*)

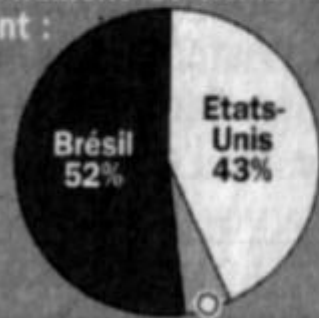
Fermentation de **sucre de plantes** (*betteraves, blé, maïs...*). Incorporé à l'**essence** en France (*ETBE*).

Le biodiesel (*diester*)

A partir d'**huile de colza** ou **tournesol**, incorporé au **diesel** (2 à 5%).

Production mondiale

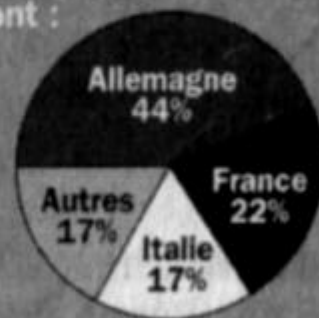
19 millions de tonnes dont :



Autres : 5%
dont France 0,4% (77 000 tonnes)

Production mondiale

1,6 million de tonnes dont :



Consommation mondiale de pétrole dans les transports : 1 700 millions de tonnes

Biocarburants : une fausse-bonne idée ?

Alain Faujas, (Le Monde, 8 juin 2006)

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, Thierry Breton, et le ministre de l'agriculture, Dominique Bussereau, ont installé, mercredi 7 juin, un groupe de travail baptisé "Flex fuel 2010", qui sera présidé par l'ancien pilote automobile Alain Prost. Regroupant agriculteurs, pétroliers, constructeurs de voitures et représentants des consommateurs, il aura pour mission de préparer, dans les trois mois, un plan de développement des bioéthanol en France.

Le premier ministre, Dominique de Villepin, avait souhaité, le 15 mai, qu'avant la fin de la décennie "une véritable liberté de choix" soit offerte aux Français en matière de véhicules consommant de l'énergie à haute teneur de biocarburants. Il souhaitait l'élaboration d'un calendrier "volontariste" avant l'été. Cette initiative gouvernementale est une réponse à la forte augmentation des prix des produits pétroliers dont la voiture et le camion demeurent quasiment captifs - ils utilisent à 98 % des carburants fossiles. Elle s'inspire de l'exemple du Brésil, premier producteur mondial d'éthanol, où les trois quarts des voitures vendues peuvent rouler indifféremment à l'essence ou à l'éthanol.

Le gouvernement français emboîte aussi le pas au président américain qui avait déclaré, le 31 janvier, dans son discours sur l'état de l'Union, que les Etats-Unis, deuxième producteur d'éthanol mondial, devaient augmenter son usage, afin de ne plus être "drogués" au pétrole moyen-oriental.

Qu'appelle-t-on biocarburants ? Il s'agit de combustibles utilisables dans les moteurs à explosion, mais issus de la transformation des sucres ou des huiles d'origine végétale. Deux types de carburant dérivent de ces deux sources : les sucres ou amidons (canne à sucre, betterave, blé) transformés en alcool (éthanol) sont destinés aux moteurs à essence et les huiles (colza, tournesol, palme) sont dédiées aux moteurs diesels (biodiesel).

Ces carburants dits "bio" ne sont pas une nouveauté : de 1920 à 1960, l'éthanol a été un complément à l'essence couramment utilisé. Leurs vertus sont nombreuses. Ils sont produits sur le sol national et créent des emplois dans l'agriculture. Ils sont censés émettre moins de gaz à effet de serre et notamment de particules, de composants aromatiques et de gaz carbonique que les carburants fossiles - 60 % de CO₂ en moins pour le biodiesel, 70 % pour l'éthanol.

Les objectifs gouvernementaux sont-ils atteignables ? L'Union européenne avait fixé, en 2003, des objectifs indicatifs de consommation de biocarburants : 2 % de la consommation totale de carburants en 2005, puis 5,75 % en 2010 et 7 % en 2015. Le gouvernement Villepin a décidé, en septembre 2005, d'avancer les 5,75 % en 2008 et d'atteindre 7 % dès 2010.

La difficulté ne viendra pas de la filière agricole qui peut consacrer les superficies nécessaires aux végétaux requis, notamment grâce aux jachères. En revanche, la France part de loin : l'éthanol et le biodiesel français représentent moins de 2 % de la consommation totale de carburants et les usines de transformation sont encore en construction ou en projet.

Les pétroliers préféreraient miser sur la filière biodiesel, en raison de leur insuffisance de raffinage en matière de gazole. Jusqu'à présent, ils rechignent à augmenter les proportions de biocarburants dans l'essence (5 %, 15 %, 30 % et surtout le fameux E85 qui incorpore 85 % d'éthanol) ou le gazole.

Les biocarburants sont-ils rentables ? Sauf au Brésil où les subventions ont totalement disparu, la réponse est non. Partout, les Etats sont obligés de détaxer en totalité ou en partie le carburant, d'accorder des crédits d'impôts pour l'achat de voitures adaptées ou d'aider à financer des usines de transformation des végétaux afin de mettre le biocarburant à portée de bourse. En 2005, cette défiscalisation a coûté 200 millions d'euros au budget français. Le bilan pour les consommateurs n'est pas optimal : lorsque les automobilistes suédois paient 0,80 centime d'euro le litre de mélange E85, au lieu de 1,30 pour l'essence, c'est 30 % à 40 % de carburant qu'ils consomment en plus.

Pourtant la poussée du prix du baril de brut améliore la compétitivité des sources d'énergie "vertes". Ainsi, peut-on lire dans l'ouvrage Les Biocarburants (IFP Publications, éditions Technip) : "A 400 euros la tonne d'huile, le biodiesel devient compétitif avec un gazole produit à partir d'un brut à 60-65 dollars le baril." Les agriculteurs français qui s'étaient montrés a priori favorables aux biocarburants découvrent qu'ils seront astreints à une logique industrielle et à des fluctuations de prix qui les inquiètent.

Le bilan environnemental des biocarburants est-il bénéfique ? Ils émettent moins de ces gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement du climat. Mais tout dépend de la façon dont ils ont été produits, car leur fabrication consomme, elle aussi, des énergies fossiles.

D'autre part, les engrais, pour faire pousser les grains ou les betteraves, peuvent libérer de l'oxyde d'azote trois cents fois plus nocif que le gaz carbonique.

Les deux filières de biocarburants les plus protectrices de l'environnement sont la canne à sucre, dont la tige peut être brûlée pour l'opération de distillation, et la lignocellulose (bois, paille, herbe), dont le développement a été privilégié par l'administration Bush.

La vitesse supérieure avec « Pyrobio Energy + »

René Canal (l'Union, date inconnue)

C'est un projet grandiose que le Pôle de Compétitivité Industries et Agro-ressources va voir grandir en son sein dans les mois qui viennent. Avec « Pyrobio Energy + », en effet, on a vu grand.

Ce dossier, qui s'inscrit en plein dans la valorisation totale du végétal, inspiré d'une volonté revendiquée du respect de l'environnement, doit déboucher sur une nouvelle approche du traitement dans la filière betteravière. On sait que Tereos va lancer en octobre de cette année une unité de traitement des betteraves à Origny-Sainte-Benoîte. sans commune mesure avec l'unité actuelle puisqu'elle produira 3 millions d'hectolitres d'éthanol contre 400 000 aujourd'hui. Dès lors, il fallait mettre en place un procédé capable de répondre à l'utilisation et à la valorisation des matières non utilisées en fin de production.

De ce point de vue, on ne pouvait plus se satisfaire de l'épandage des vinasses de betteraves dans les champs. Car si d'un point de vue agronomique, l'épandage pouvait s'avérer bénéfique, il ne l'était plus forcément dans les futurs volumes de production.

Brevets mondiaux :

D'où ce projet « Pyrobio Energy + », lequel va consister à brûler les vinasses pour en faire à la fois une source d'énergie utilisable dans le process sucre-alcool et une matière utilisable comme engrais. Il fallait pour cela dépasser le principe de la combustion directe en présence d'oxygène, génératrice quant à elle de pollution atmosphérique tout autant que la pyrolyse classique, qui présentait elle aussi ses limites. Les brevets mondiaux qui seront mis en œuvre dans le cadre du projet permettent de s'affranchir de ces défauts en assurant un transfert ultra rapide de la chaleur au cœur de la matière. La biomasse sera complètement minéralisée, améliorant la valorisation du résidu non organique.

Les résidus solides minéraux issus du procédé seront riches essentiellement en potasse et en oligo-éléments, des éléments présentant un intérêt pour l'agriculture et qui, dans leur consistance finale, auront en outre des qualités au vu du stockage et de la manipulation. L'avancée promet d'être considérable si l'on considère les chiffres, à savoir une réduction de 35.000 tonnes de CO₂ pour la seule unité d'Origny-Sainte-Benoîte et quelque 11.000 tonnes équivalent pétrole économisées.

Quant au volume final produit, il aura l'avantage très significatif d'économiser sur le transport puisqu'il sera divisé par cinq. Tout cela sans dégagement de fumée toxique. Outre l'impact en termes d'emplois, le procédé mis au point permettra d'envisager désormais le traitement des matières organiques et carbonées sous un autre jour.

Validation

Le projet se déroulera en deux phases. La première va consister dans la construction du micro-pilote de validation au CVG basé à Amiens. Il s'agira là de valider les études poussées sur le procédé (rendement énergétique, qualités des rejets gazeux, nature des résidus solides, etc). La seconde phase donnera lieu à la mise en service du deuxième pilote à plus grande échelle au sein même de l'unité d'Origny-Sainte-Benoîte. Le temps, cette fois, de confirmer les données et d'affiner la vérification du procédé en conditions réelles.

Le dossier « Pyrobio Energy + » a été reconnu et primé dans le cadre du Pôle de compétitivité. Il est, du reste, le premier projet du pôle à être financé par le fonds de compétitivité des entreprises.

Trois partenaires pour un projet

Les partenaires de cette opération industrielle majeure sont trois. Tereos, bien sûr, leader sucrier en France et deuxième producteur européen, fort de 14.000 associés coopérateurs et employeur de 4.400 salariés.

A ses côtés, le Centre de Valorisation des Glucides et produits naturels (CVC) à Amiens. Cette unité spécialisée dans la valorisation de la biomasse végétale est associée à un établissement de recherche en génie thermique. La société développera une plate-forme scientifique autour de la technologie envisagée. Elle hébergera le premier pilote de pyro-gazéification rapide.

Enfin, troisième acteur, Finaxo Industrie, implanté dans les deux régions picarde et champardennaise, est spécialisé dans la fabrication d'équipements destinés aux traitements des eaux et des déchets. Cette société est à l'origine du développement de la technologie de pyro-gazéification rapide, qui a fait l'objet de demandes de brevets au plan mondial.

Alain Prost pilote le groupe Flex-Fuel

Sophie Claeys-Pergament (L'Union, 13 juin 2006)

Thierry Breton, ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, a installé ce jour en présence de Dominique Buisserau, ministre de l'Agriculture et de la Pêche, le groupe de travail sur le développement de la filière Flex-Fuel à l'horizon 2010.

L'ensemble des parties prenantes était représenté : le secteur automobile, le secteur pétrolier, le monde agricole, les associations de consommateurs ainsi que les administrations concernées.

Le ministre a confié à Alain Prost la présidence de ce groupe de travail. Il préparera pendant l'été un plan d'action permettant à l'horizon 2010 à chaque Français qui le souhaite de pouvoir choisir d'acheter et d'utiliser sans contrainte un véhicule roulant indifféremment soit à l'essence comme aujourd'hui soit au bioéthanol (E85).