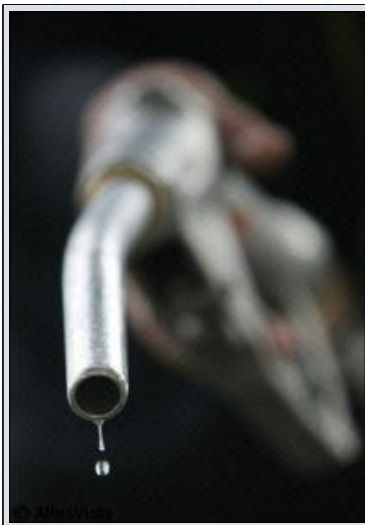


## Le biocarburant E10 pourrait avoir des problèmes au démarrage

PARIS (AFP) - Le biocarburant E10, censé faire son arrivée dans les stations-service françaises le 1er avril, mettra plusieurs mois avant d'atteindre l'ensemble des pompes de l'Hexagone, en raison des difficultés techniques posées par son déploiement.



Une pompe à essence (© AFP/Archives - Behrouz Mehri)

Composé à 90% d'essence sans plomb 95 et à 10% d'éthanol, ce nouveau biocarburant doit permettre à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'un million de tonnes (Mt) par an en 2010 (le secteur des transports routiers en émet 128 Mt par an).

La France s'est fixée pour objectif d'atteindre 10% de biocarburants à l'horizon 2015, soit 5 ans avant le reste de l'Union européenne.

Décidé par un arrêté du 26 janvier, le lancement de l'E10 ne se fera cependant pas sans à-coups.

Les professionnels du secteur insistent sur les difficultés techniques de l'opération. Le transport d'éthanol ne pouvant pas se faire par oléoduc, il doit tout d'abord être acheminé par camion.

Chaque dépôt doit ensuite être adapté pour accueillir ce nouveau carburant et les équipes des stations-service formées pour conseiller les automobilistes.

Il faut aussi adapter les cuves des stations, décider de quel carburant l'E10 prendra la place (en général le SP 95) et éventuellement réaménager le nombre de pistolets.

Pour rouler à l'E10, l'automobiliste devra en outre disposer d'un véhicule immatriculé après 2000, ceux fabriqués avant cette date n'étant souvent pas compatibles. 60% des véhicules essence devraient ainsi accepter l'E10, soit environ 9 millions de voitures.

Du fait de ces difficultés, l'E10 mettra plusieurs mois avant d'atteindre les stations les plus reculées.

"Ca ne va pas être le big bang", confie-t-on chez Esso. La filiale de l'américain ExxonMobil ne commencera à vendre de l'E10 qu'une semaine après le lancement officiel. Puis le carburant se répandra "progressivement" à partir de la raffinerie de Port-Jérôme (Seine Maritime).

Chez Total, on parle de 300 stations-service équipées en Bretagne et en région parisienne au cours de la 1ère quinzaine d'avril, sur un réseau qui en compte 4.000.

Carrefour assure que ses 24 stations d'autoroutes distribueront de l'E10 "début avril" mais se refuse à donner des chiffres pour le reste de son réseau (plus de 1.200 stations au total).

Leclerc, qui gère un réseau de 500 stations, ne donne pas de chiffre non plus.

Seul le britannique BP assure que la "quasi-totalité" de ses stations seront approvisionnées "fin avril", à raison de 22 nouvelles stations par jour à partir du 1er avril.

"On croit à ce produit, on veut qu'il réussisse, alors tant qu'à faire, pourquoi attendre?", explique un porte-parole.

L'Union française des industries pétrolières (Ufip) qui pronostiquait que 70 à 80% du réseau serait équipé fin 2009 se garde désormais de tout pronostic.

"C'est un peu difficile à dire aujourd'hui", reconnaît son président, Jean-Louis Schilansky.

Quant au prix de ce nouveau carburant, les professionnels ne sont pas plus loquaces. Ils évoquent seulement une économie de "quelques centimes" au profit de l'E10, du fait de la défiscalisation partielle de l'éthanol.

Au vu des cours actuels du pétrole, de l'euro et de l'éthanol, "on a des différences de prix entre 1 et 3 centimes le litre toutes taxes comprises", admet toutefois Thierry Forien, en charge du négoce international chez Leclerc.

Reste qu'il faut consommer plus d'E10 que de sans-plomb 95 pour faire le même nombre de kilomètres. Au final, la facture du consommateur pourrait donc s'avérer plus salée, pronostique le Bulletin de l'industrie pétrolière.