

# Big Oil's Big Stall On Ethanol

Even as it pockets billions in subsidies, it's trying to keep E85 out of drivers' tanks.

Par David Kiley

Paru le 1 octobre 2007 dans BusinessWeek

## « Blocage de l'industrie pétrolière sur l'éthanol

*Même si elle empêche des milliards à travers les subventions, l'industrie pétrolière essaie de garder l'E85 loin des réservoirs des conducteurs.*

Pour certaines industries, la perspective de 3,5 milliards de dollars de subventions fédérales, et le double dans trois ans, pourrait être une puissante incitation. Mais ce n'est apparemment pas le cas pour l'industrie du pétrole, qui voit le prix du brut atteindre des sommets. En dépit des milliards perçus pour mélanger de petites quantités d'éthanol avec l'essence, les compagnies pétrolières semblent déterminées à lutter contre le développement de l'E85, un carburant composé de 85 % d'éthanol et de 15 % d'essence.

Le congrès américain a annoncé l'objectif, pour 2017, de remplacer 15 % des volumes d'essence utilisés annuellement par des carburants alternatifs. Actuellement, assurer une plus large disponibilité de l'E85 est la façon la plus probable d'y parvenir.

Pourtant, alors que les pétroliers recueillent une subvention fédérale de 51 cents-par-gallon d'éthanol qu'ils mélangent à l'essence et qu'ils vendent comme E10 (mélange composé de 10 % d'éthanol et 90 % d'essence), ils travaillent contre le mélange d'E85 avec une tactique aussi affirmée que discrète.

Les efforts de l'industrie pétrolière contre l'E85 vont du financement d'études qui mettent en cause le développement de l'éthanol dans l'augmentation du prix des matières premières (et donc de quelques aliments) au manque d'installation de pompes d'E85 dans les stations service.

La tactique exaspère un chœur grandissant de critiques, émanant des acteurs proéthanol habituels (comme les groupes de consommateurs) ou inattendus (comme l'industrie automobile, plus fréquemment l'alliée de l'industrie pétrolière).

Les détracteurs de l'industrie pétrolière voient ces actions comme une prolongation de sa tentative de discréditer la théorie qui met en cause l'utilisation humaine de carburants fossiles dans le réchauffement climatique. Mark N. Cooper, directeur de recherche à la Fédération des consommateurs d'Amérique, a écrit un article récent caractérisant la situation comme "la guerre des Pétroliers contre l'éthanol." L'industrie, écrit-il, "a réagi agressivement contre l'expansion de la production d'éthanol, car elle constituerait une menace indépendante et compétitive à son puissant marché du raffinage et du marketing de l'essence. "

L'industrie pétrolière collecte les subventions, mais n'a pas fait pression pour les percevoir. C'est le congrès qui les a créés pour encourager le développement de l'éthanol. Tandis que des représentants pétroliers disent qu'ils ne sont pas anti-éthanol, ils sont clairs sur le fait de ne pas aimer l'E85. Al Mannato de l'Institut Américain du Pétrole (API), groupe commercial des sociétés de gaz naturel et de pétrole explique : "nous pensons que l'éthanol est un additif efficace à l'essence, mais qu'il ne fonctionne pas bien comme carburant alternatif. Et nous ne pensons pas que le marché veuille de l'E85 » ;

**Un des éléments de la stratégie de l'industrie du pétrole est une campagne de renseignements anti-éthanol.** En juin l'API a publié une étude commandée auprès de la société de recherche Global Insight Inc. Le rapport conclut que les consommateurs seront "les perdants" dans l'objectif du Congrès de 35 milliards de gallons de biocarburants d'ici à 2017 car, selon ses prévisions, ils paieront 12 milliards de dollars par an pour se nourrir du fait de l'augmentation du prix du maïs causé par l'éthanol. Les conclusions sont loin d'être universellement acceptées, mais elles ont été reprises et promues par des groupes anti-éthanol comme la Coalition pour une politique équilibrée entre

Alimentation et Carburant, composée des acteurs majeurs des lobbyings du bœuf, de la laiterie et de la volaille. Le porte-parole de Global Insight Inc Jim Dorsey dit que le financement n'a pas influencé les découvertes : "nous n'avons pas de favori."

Le monde universitaire joue également un rôle. Il n'y a peut-être personne de plus hostile à l'éthanol que Tad W. Patzek, un professeur en géo-ingénierie à l'Université de Californie à Berkeley. Cet ancien ingénieur Shell, a co-fondé le Consortium Pétrolier UC, qui étudie des méthodes techniques pour obtenir « un pétrole de la terre ». Il compte BP, Chevron USA, Mobil (US) et Shell parmi ses fondateurs. Un article de 2005, largement cité, de Tad Patzek et de David Pimentel, a conclu que l'éthanol nécessite, pour être produit, 29 % d'énergie en plus qu'il n'en fournit - accusation la plus sévère sur les biocarburants. Michael Wang, analyste des véhicules et systèmes de carburation, au sein du département énergie du laboratoire national Argonne, dénonce, parmi les défauts de l'étude, l'utilisation de vieilles données et la surestimation de l'utilisation de grain de 34 %. Pimentel défend l'étude. Une mise à jour récente de lui et Patzek a porté le déficit d'énergie du bioéthanol à 43 %.

Une conclusion plus modérée vient d'une étude récente menée par l'Université de Californie à Davis qui, l'année dernière, a reçu une subvention de 25 millions de \$ de Chevron pour étudier des biocarburants. Elle dit que l'énergie utilisée pour produire l'éthanol est à peu près la même que celle qui est restituée et que la réduction des émissions seraient neutralisées par les pertes en pâturage et en forêt tropicale humide cédées aux surfaces consacrées aux biocarburants. « Seulement une petite partie de la recherche soutenue par la subvention concernera l'éthanol », dit Billy Sanders, le directeur de recherche de Davis. « La majorité sera consacrée au développement de processus alternatifs à partir de matières premières autres pour un biocarburant qui n'est pas l'éthanol ».

Les problèmes d'infrastructure sont à l'origine de beaucoup des résistances à l'E85 de la part des compagnies pétrolières. « Cela induit trop de complexité et de coûts, ajoute le porte-parole de Shell, Anne Bryan Peebles, puisque l'E85 exige des pompes séparées, des camions et des aires de stockage. N'importe quel mélange avec plus de 10 % d'éthanol peut causer de la corrosion et d'autres problèmes sur les oléoducs existants ».

Cet inconvénient est une des raisons pour lesquelles les compagnies pétrolières ne se précipitent pas pour installer des pompes E85 : seulement 1 000 des 179 000 pompes aux États-Unis offrent ce carburant. Et quasiment aucune dans les stations des compagnies pétrolières. Et si une station indépendante qui opère sous, disons, la marque de Shell ou Exxon, en veut une, il peut lui coûter environ \$200,000 pour installer une pompe séparée.

Exxon Mobil Corp. défend les indépendants de sa marque d'acheter le carburant auprès d'un autre fournisseur qu'Exxon, bien qu'il ait laissé une poignée de pompes d'E85 s'installer pour l'essai (sur des machines séparées, loin des logos Exxon ou Mobil). ConocoPhillips (le FLIC) a une politique semblable.

Pourtant, transformer des réservoirs existants en pompes E85 est la meilleure façon de proposer ce carburant : près de la moitié des dépenses sont couvertes par des subventions. Mannato (API) dit que les entreprises veulent éviter aux consommateurs qui ne possèdent pas de véhicules flex-fuel de remplir leur réservoir avec de l'E85. Elles ne veulent pas non plus que leur marque soit associée au produit d'un autre fournisseur.

## **TENSIONS AVEC DETROIT**

La position de l'industrie pétrolière irrite les fabricants d'automobiles, qui ont plus de 5 millions de véhicules flex-fuel en circulation. General Motors, Ford et Chrysler se sont engagés à ce que la moitié des ventes de véhicules neufs soit flex-fuel avant 2012, mais attendent un déploiement plus important de pompes d'E85.

« Le secteur pétrolier est parmi les acteurs qui empêchent le plus clairement l'acceptation de l'éthanol par les consommateurs et le marché », dénonce Loren Beard, en charge de la politique énergétique chez Chrysler, en référence aux difficultés rencontrées pour installer des pompes.

L'API dit que ses programmes pilotes montrent que beaucoup de consommateurs font le plein une seule fois et ne recommencent plus, après avoir fait l'expérience de la surconsommation de 25% avec l'utilisation d'E85. Certains états à proximité des usines de production d'éthanol, comme l'Indiana, vendent l'E85 33% moins cher que l'essence ; dans d'autres, comme New York, l'E85 coûte finalement plus cher que l'essence.

Alors que des tensions grandissent entre les pétroliers et ses critiques, la production d'éthanol continue d'augmenter. Cela peut faire pression sur les compagnies pétrolières pour accepter l'E85. L'industrie peut absorber à peu près la totalité des 15 millions de gallons prévus pour la production de 2012 sous la forme d'E10. Après ça, sans davantage de pompes E85, il y aura bien plus d'éthanol sur le marché que ce que les conducteurs pourront utiliser. »

*Traduit de l'anglais par Passion céréales*