

## LES PÉTROLIERS NE JOUENT PAS LE JEU

YVES MOURAUX

Le 29 septembre 2006, Alain Prost rendait au ministre de l'Économie de l'époque, Thierry Breton, un rapport de recommandations pour créer la filière "Carburants verts" en France, prélude à la signature d'une charte engageant gouvernement, constructeurs et pétroliers. Parmi ses promesses : un réseau de distribution riche d'environ 700 stations... Pour *L'Auto-Journal*, le "patron" de la filière fait le point.

### Comment jugez-vous l'accueil des Français, un an après les premières propositions ?

J'ai senti un réel engouement. Y compris chez les constructeurs, convaincus par les biocarburants, mais qui donnent parfois l'impression de freiner car ils sont confrontés à des problèmes "d'agenda", de renouvellement de gamme.

### Seulement 152 stations distribuent de l'E85. Pourquoi si peu ?

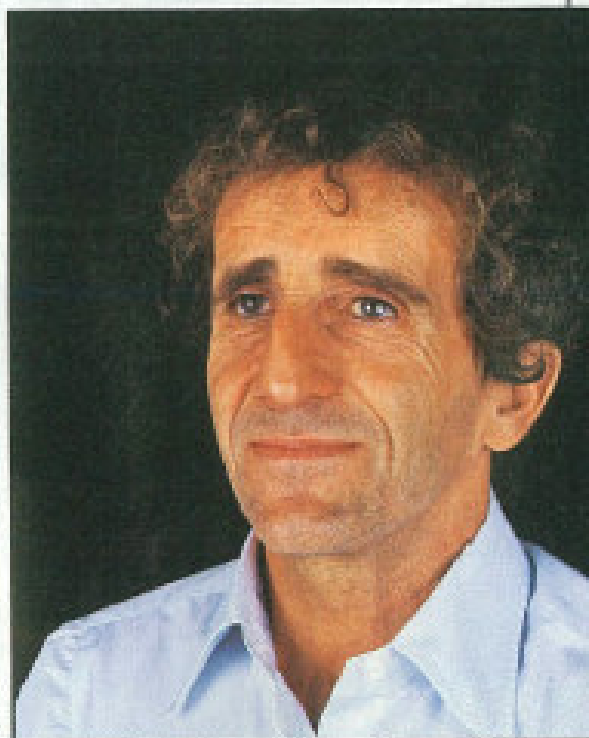
C'est une vraie déception. Nous avons toutes les autorisations, dès le mois de mars, pour que 350 à 400 pompes soient ouvertes. Seules 160 environ l'ont été et 230 demandes ont été déposées. Mais il y a une sorte d'attentisme. On sent que les pétroliers ne se sont pas à 100 % concernés. C'est regrettable, car en signant la charte, ils se sont engagés à la respecter.

### L'inauguration bidon de la pompe à la porte d'Orléans, à Paris, montrée aux médias, puis fermée au public, n'a pas aidé non plus...

J'ai refusé d'y aller. Total a poussé cette opération pour des raisons médiatiques. Nous n'avions pas les autorisations, c'était grotesque. Et quand on voit aujourd'hui le peu d'empressement avec lequel ils mettent des pompes en service, c'est vraiment regrettable.

### La formule monotype A1 GP utilise pour la saison 2007/2008 du biocarburant. Le sport automobile peut-il servir de promotion au biocarburant ?

L'automobile sera de plus en plus attaquée. Elle doit revenir à ses fondamentaux, c'est-à-dire servir de banc d'essais. Démontrer aux gens qu'une technologie peut faire la différence. Plus la discipline est élevée, plus les budgets sont importants. En F1, le budget moyen dans les grandes équipes est de 350 millions d'euros par an et je suis modeste. Là-dessus, 30 % sont consacrés à la recherche, parfois plus, avec les ingénieurs les plus pointus. Sachant qu'ils seraient obligés, à cause de la compétition entre les équipes, d'aller plus vite et plus loin dans leur travail les progrès seraient forcément très rapides.



### L'E85 provoque une surconsommation d'environ 25 %. Les nouvelles technologies hybrides, électriques, et pile à combustible ne risquent-elles pas de lui faire de l'ombre ?

L'E85 reste le procédé le moins cher et le plus facile à mettre en œuvre ! Il n'entraîne pas de surcoût sur le produit fini et ouvre des perspectives incroyables à moyen terme avec les biocarburants de seconde génération, élaborés à partir de végétaux spécifiques, de déchets organiques... On pensait qu'ils arriveraient sous dix ans. Aujourd'hui, on parle de cinq ans. Tout est question de moyens de recherche ! Pourquoi aller inventer des technologies de "dingo" qui coûtent une fortune alors qu'on a une solution, simple, efficace et viable financièrement ? Certes, elle implique une surconsommation. Mais les moteurs sont peu modifiés pour fonctionner à l'E85. Demain, vous verrez qu'avec des petits moteurs turbocompressés spécialement étudiés pour les biocarburants de seconde génération, les résultats seront nettement meilleurs...

### Que penser de la polémique sur l'impact environnemental néfaste des biocarburants ?

Il existe aujourd'hui une polémique orchestrée par les lobbies pétroliers. On parle souvent du maïs, on dit que les cours montent à cause de la production de biocarburant. Cela ne concerne pas la France car notre filière E85 n'utilise pas le maïs, sauf pour le biodiesel. À titre personnel, je ne suis pas favorable à l'utilisation du maïs car cela pose un problème au niveau de l'exploitation des surfaces agricoles.

Propos recueillis par Pascal Richard