# Bioéthanol carburant, une chance à saisir

Autor(en): **Schaller, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Défis / proJURA**

Band (Jahr): **5 (2007)**

Heft 17: **L'énergie**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-824034

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Bioéthanol carburant, une chance à saisir

**Les biocarburants sont parfois aujourd'hui la cible de critiques qui, si elles posent de bonnes questions, apportent le plus souvent des réponses reflétant bien mal la réalité de leurs potentiels. Cet article, centré sur le bioéthanol, décrit la situation en Suisse et apporte une image bien plus contrastée de la réalité, complexe mais pleine d'espoir, de ce carburant renouvelable.**

**Par Pierre Schaller**

*Directeur d'Alcosuisse*

## Le climat, défi du 21e siècle

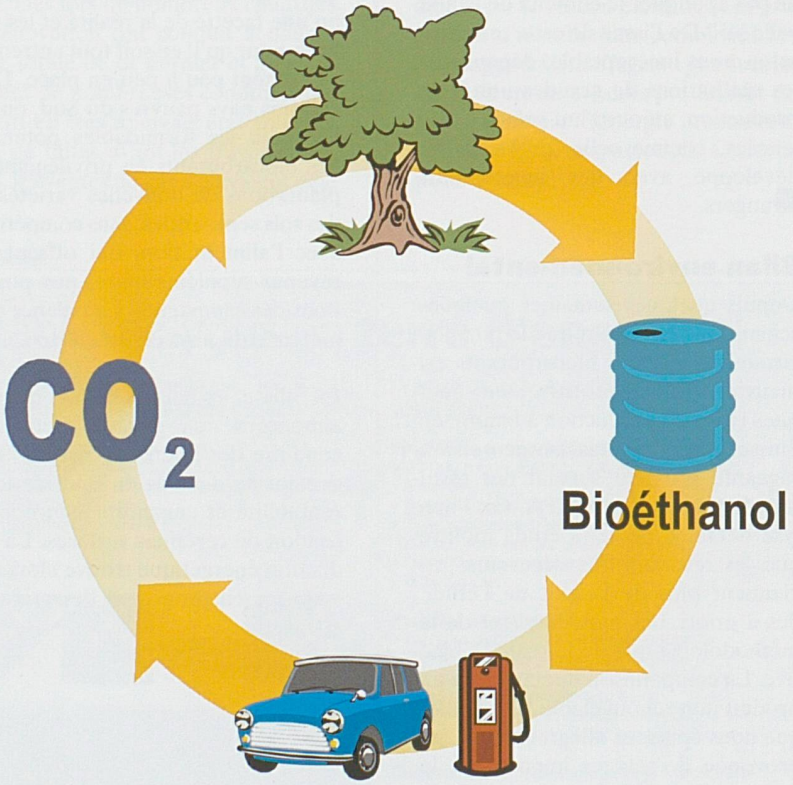
Durant un siècle, notre société s'est contentée de consommer sans modération un pétrole trop bon marché pour susciter un comportement responsable et des recherches sérieuses vers d'autres sources d'énergie. Aujourd'hui, le monde a pris conscience que des solutions résolument nouvelles étaient nécessaires et, dans ce sens, à côté des nécessaires mesures d'économie, les biocarburants apparaissent comme un moyen très efficace de répondre à ce défi climatique.

## Le bioéthanol et son utilisation aujourd'hui

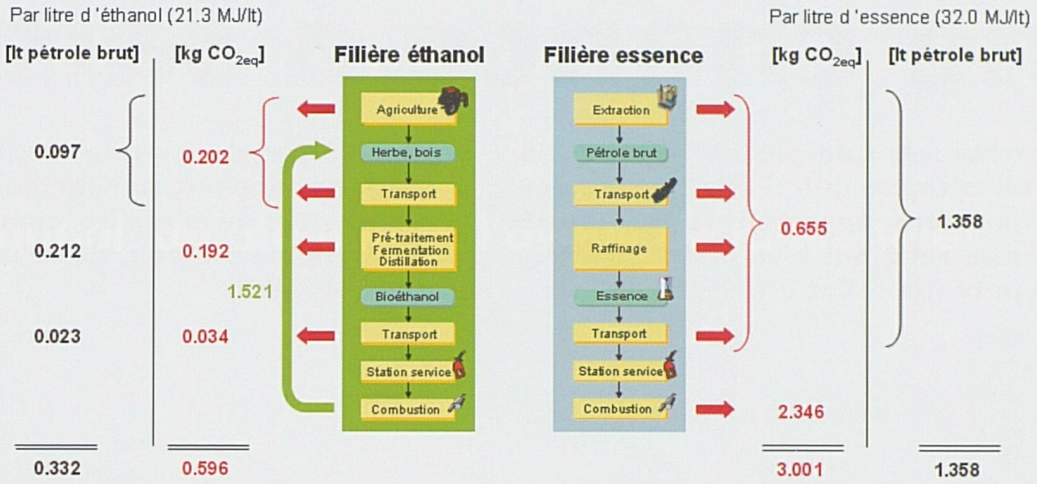
Le bioéthanol est un biocarburant obtenu par la transformation en alcool des diverses formes de sucres que l'on trouve dans les végétaux. Aujourd'hui, le mélange à 5% d'éthanol dans l'essence est autorisé pour tous les véhicules à essence sans aucune modification ou précaution. Ce taux devrait bientôt passer à 10% selon la Commission européenne. A ce jour déjà, plus de 120 stations service proposent déjà cette essEnce5 en Suisse. On trouve aussi sur le marché l'éthanol85 (85% d'éthanol, 15% d'essence). Ce mélange permet des économies de $CO_2$ de l'ordre de 75%. Il implique par contre l'utilisation de véhicules flexibles (FFV) qui sont une adaptation modeste des modèles de base. Ils permettent de rouler tant à l'E85 qu'à l'essence traditionnelle. Sur le marché, actuellement, les marques de voiture Saab, Volvo, Ford, Renault, Chevrolet offrent plusieurs modèles. Aspect intéressant, leur prix n'est que de quelques centaines de francs supérieur à la version traditionnelle. Sous peu les voitures traditionnelles pourront être adaptées pour consommer le bioéthanol85. Une vingtaine de stations service distribuent aujourd'hui ce produit et d'ici fin 2007, ce chiffre devrait passer à plus de 50. Le prix de l'essEnce5 est plus ou moins identique à celui de l'essence traditionnelle bien qu'économiquement le distributeur pourrait le réduire de 2 à 3 centimes. Pour l'E85, les prix sont inférieurs d'environ 20%. Alcosuisse vend aux pétroliers son bioéthanol répondant aux spécifications qualitatives arrêtées par le Comité Européen de la Normalisation à CHF 1.20 le litre, départ usine. Ce bioéthanol, dans sa totalité est d'originie indigène et produit à partir de la cellulose de bois.

## La production d'éthanol en Suisse

En mars 2007, le Parlement a décidé de soutenir les biocarburants par des mesures d'encouragement. Il s'agit, au travers de la nouvelle loi sur les huiles minérales, de détaxer les biocarbu-



Réduction des émissions de CO2 et économies d 'énergie primaire fossile




rants respectant des critères environnementaux et sociaux et de privilégier dans un premier temps la production indigène. Cependant, dans tout le débat politique qui depuis des mois accompagne ce dossier de détaxation, le Conseil fédéral a régulièrement accordé plus de sympathie à l'idée d'importer plutôt qu'à l'opportunité d'oser lancer la production suisse. Certains offices tentent aujourd'hui, sous le prétexte des engagements OMC de la Suisse, de s'éloigner du contenu de la loi dans l'élaboration de l'ordonnance d'application. Cela signifie-t-il, ne pas appliquer le contenu de la nouvelle loi ? De l'issue de cette tentative, selon nous inacceptable, dépendront les réalisations de grandes unités de production, aujourd'hui prêtes à être lancées, comme celle qu'Alcosuisse développe avec des investisseurs étrangers.

## Bilan environnemental

Depuis quelques semaines quelques scientifiques estiment que le bilan environnemental des biocarburants est mauvais. S'il y a effectivement quelques types de production à bannir, en Suisse, cette appréciation peu encourageante provient surtout des résultats de l'étude de l'EMPA. Or, l'analyse détaillée de cette étude montre que les résultats très décevants proviennent plus de l'esprit de l'étude, des a priori, des hypothèses et de la méthodologie que de la réalité objective. La comparaison directe entre un produit non renouvelable (le pétrole) que nous épuisons allègrement et qui provoque de sévères impacts sur le climat avec une énergie renouvelable qu'il faut chaque année produire est conceptuellement irrecevable. Les filières de production, excellentes en terme d'écobilan, existent et elles doivent être privilégiées.

## Concurrence avec l'alimentation

D'autres opposants, ou les mêmes, affirment que les biocarburants provoquent des famines en détournant les productions agricoles de leur orientation alimentaire. Cette appréciation très négative ne reflète heureusement qu'une facette de la réalité et les solutions pour qu'il en soit tout autrement se mettent peu à peu en place. Dans certains pays pauvres du Sud, on réalise déjà les formidables potentiels des biocarburants en privilégiant les plantations de nouvelles variétés sur des sols semi-arides, sans compétition avec l'alimentation, qui offrent des revenus supplémentaires aux populations des campagnes. La balance commerciale du pays est améliorée.

En Suisse, les baisses de prix qui sont annoncées aux paysans pourraient conduire des filières alimentaires largement au-dessous du seuil de toute rentabilité et engendrer une non utilisation de certaines surfaces. La production énergétique trouve alors tout son sens en proposant des prix plus attrayant.

## Perspectives

En conclusion, on peut affirmer qu'il n'est nul besoin de moratoire en matière de biocarburants et qu'au contraire, les décisions politiques permettant de faire des biocarburants un outil de développement durable sont connues et à mettre en œuvre. Les mesures d'encouragement (détaxe) dans les pays du Nord ne doivent être accordées qu'à des productions respectent les critères de durabilité.

Il faut donc une volonté politique, comme celle du Parlement en mars dernier. Les Européens et même l'ONU travaillent aujourd'hui à un label de durabilité des biocarburants, un signe encourageant. Nous partons du principe cohérent suivant « voyons local si l'on veut voir global » !