Carburants issus de la biomasse : oui, mais...

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie**

Band (Jahr): **- (2012)**

Heft 4

PDF erstellt am: **01.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-644350

Nutzungsbedingungen

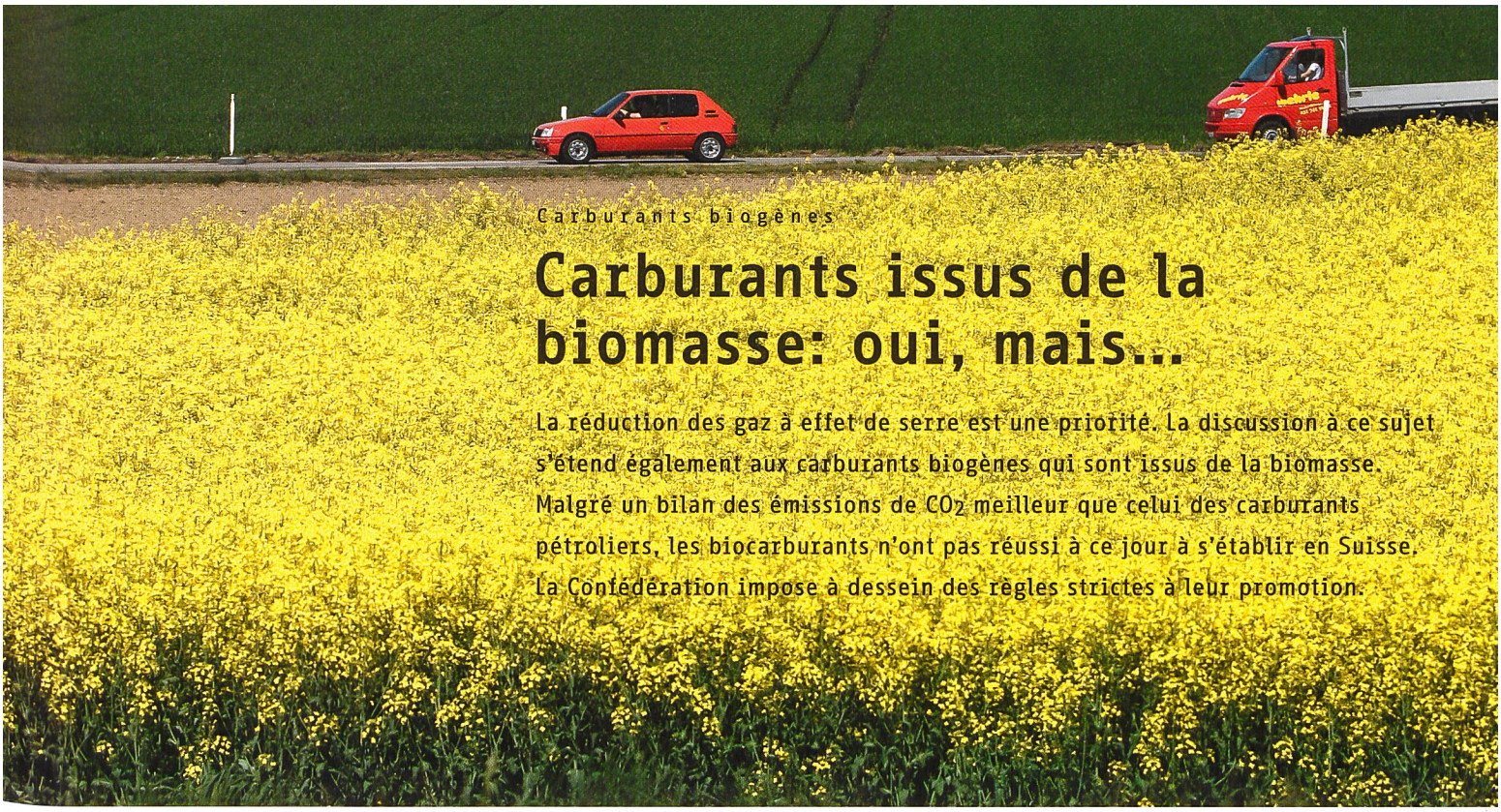
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



Carburants biogènes

Carburants issus de la biomasse: oui, mais...

La réduction des gaz à effet de serre est une priorité. La discussion à ce sujet s'étend également aux carburants biogènes qui sont issus de la biomasse. Malgré un bilan des émissions de CO_2 meilleur que celui des carburants pétroliers, les biocarburants n'ont pas réussi à ce jour à s'établir en Suisse. La Confédération impose à dessein des règles strictes à leur promotion.

En Suisse, un automobiliste ne désirant plus rouler avec un carburant conventionnel mais avec un biocarburant a le choix entre le biodiesel, le biogaz ou le bioéthanol. Ces carburants ont tous en commun de ne rejeter lors de leur combustion que la quantité de CO_2 préalablement absorbée durant leur croissance. Ils présentent donc un bilan CO_2 nettement plus avantageux que l'essence ou le diesel conventionnels. En dépit de cette caractéristique positive, leur part actuelle au niveau de la consommation suisse globale de carburant est faible. En 2010, la consommation finale de carburants pétroliers était de 294 740 térajoules, contre seulement 633 térajoules pour les carburants biogènes.

De l'assiette et la mangeoire jusqu'au réservoir

Le potentiel des biocarburants en Suisse est considéré comme faible. L'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a élaboré une stratégie biomasse ainsi qu'une prise de position les concernant. La Confédération applique un principe que l'on pourrait résumer par la formule: «de l'assiette et la mangeoire jusqu'au réservoir». Les plantes se prêtant à un usage alimentaire doivent être utilisées en premier lieu afin de nourrir les êtres humains, en second lieu comme aliment pour le bétail et en dernier ressort pour produire de l'énergie. «En Suisse, les terres cultivables disponibles sont limitées. La priorité va clairement à la production alimentaire», explique Bruno Guggisberg, spécialiste de la biomasse à l'OFEN. C'est pourquoi les déchets de la biomasse (déchets, résidus de la production agricole et des engrais de ferme) figurent en tête de liste au chapitre de la production de carburants biogènes. «Ces carburants ont un bon bilan écologique et ne concurrencent pas la production alimentaire», poursuit le spécialiste.

Les carburants biogènes s'avèrent problématiques lorsque des plantes énergétiques (colza, maïs, soja, huile de palme, etc.) sont directement cultivées à cet effet. Certes ils permettent de réduire les émissions de CO_2, mais ils se trouvent en compétition immédiate avec la production agroalimentaire et, en outre, nuisent parfois davantage à l'environnement que les carburants fossiles. Dans une étude réalisée en 2007, l'Empa a ainsi conclu que le carburant produit dans les régions tropicales à partir de sucre de canne ou d'huile de palme nuit jusqu'à 30% plus à l'environnement que les carburants fossiles et ce, notamment en raison du défrichement de la forêt vierge par le feu, de l'irrigation intensive et de l'emploi de certaines machines. A des latitudes tempérées, un fort recours aux engrais et un faible rendement sont déterminants en matière de pollution environnementale.

INTERNET

Plateforme pour les carburants biogènes:
www.bio-sprit.ch

La promotion doit se faire de manière différenciée

D'après l'étude de l'Empa, la promotion des carburants biogènes doit donc se faire de manière différenciée. C'est l'orientation suivie par la Confédération avec ses mesures d'encouragement qui entend permettre de produire des carburants biogènes de manière rentable, sans pour autant nuire davantage à l'environnement. «Seuls les biocarburants pouvant attester d'un bilan écologique et social positif sont exonérés de l'impôt sur les huiles minérales», explique Bruno Guggisberg. Par rapport à l'essence fossile, les carburants biogènes doivent rejeter 40% moins de CO_2 de la culture à la consommation, ils ne doivent pas nuire exagérément à l'environnement et leur production doit répondre à des normes sociales minimales. En règle générale, le biocarburant fabriqué à partir d'huile de palme, de soja ou de céréales ne peut pas profiter d'allègements fiscaux, car sa production est considérée comme une menace pour la forêt vierge et la biodiversité. En revanche, les carburants issus des déchets ou des résidus agricoles et forestiers sont classés comme inoffensifs sur le plan écologique et perçoivent l'allègement fiscal sans devoir prouver leur bilan écologique global positif. *(his)*