

# Automobilistes, mettez de la betterave dans votre moteur

Karim Theurillat

Cité de l'énergie, Delémont a le souci de la promotion des carburants alternatifs. En plus du gaz naturel, la capitale jurassienne s'intéresse de près à l'essence5, un carburant développé par Alcosuisse, qui associe de l'essence ordinaire à de l'alcool éthylique obtenu par fermentation de matières végétales, ou bioéthanol.

Depuis août 2002, plusieurs véhicules de la Ville roulent déjà au moyen de ce carburant dans le cadre d'un projet pilote, également conduit à Vevey. Les résultats ne laissent pas apparaître de différence notable avec des véhicules fonctionnant au moyen de carburant ordinaire. Or depuis peu, Delémont figure parmi les trois derniers sites retenus par Alcosuisse pour l'implantation de sa future usine de production de bioéthanol. La capitale jurassienne a ainsi franchi une première étape (qui a vu l'élimination de deux prétendants) et se trouve désormais en compétition avec Luterbach (SO) et Cornaux (NE).

## Choix en fonction des conditions cadres

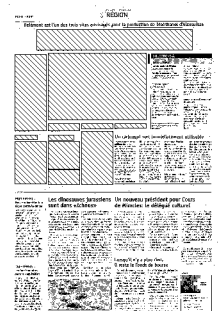
Selon les informations dont dispose Gilles Froidevaux, conseiller communal en charge du dossier, «il n'y a pour l'instant aucun élément permettant de privilégier un site plutôt qu'un autre. D'un point de vue technique, environnemental et économique, aucun d'eux ne peut-être écarté.» La différence va donc se faire en fonction des conditions cadres proposées à Alcosuisse. Des éléments tels que la fiscalité ou le prix de l'eau et de l'électricité vont désormais entrer en ligne de compte dans les prochaines étapes de la sélection. Directeur d'Alcosuisse, Pierre Schaller précise que «la décision finale ne devrait pas intervenir avant la fin de l'été».

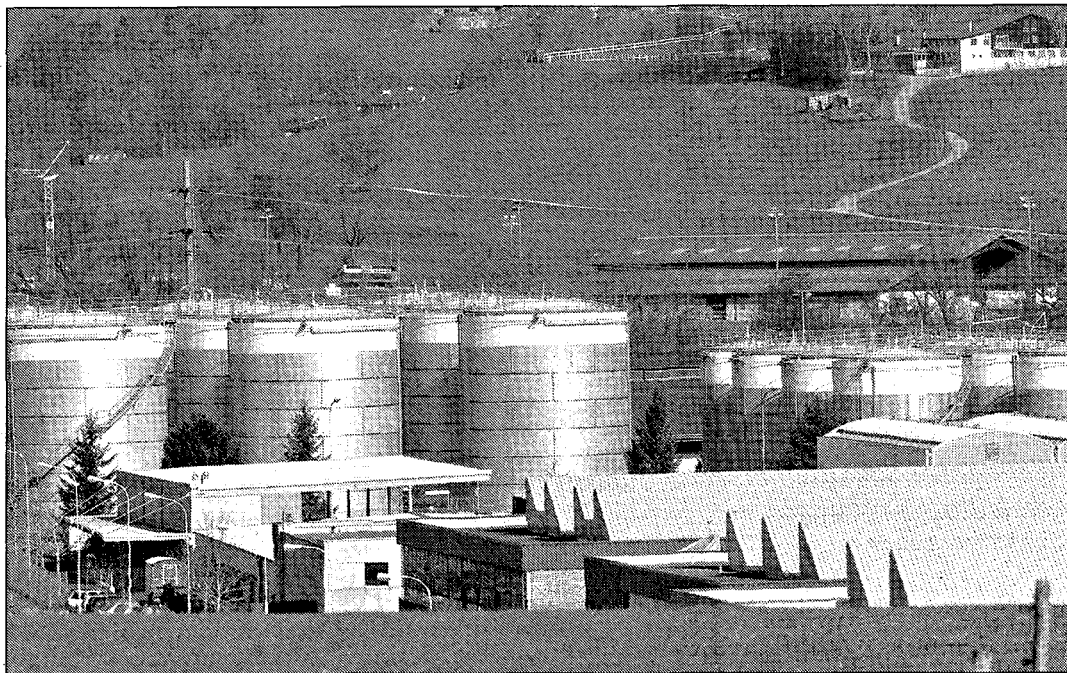
## Retombées économiques pour la région

Gilles Froidevaux souligne l'importance de l'impact en terme d'image, si le site de Delémont est finalement retenu par Alcosuisse. En outre, en raison de l'importance de l'investissement, des retombées économiques sont attendues pour l'ensemble de la région qui abritera l'usine. En plus des avantages strictement liés à son implantation, l'usine permettra évi-

demment de tirer profit de la surproduction agricole locale. De quoi «éveiller l'intérêt des agriculteurs pour les énergies renouvelables». Pierre Schaller affirme d'ailleurs disposer du soutien de l'Union suisse des paysans pour la réalisation de ce projet.

Mais le principal bénéficiaire du passage à l'essence5 sera sans conteste l'environnement. En comparaison de l'essence standard, le produit réduit de près de 4% les émissions de CO<sub>2</sub> et diminue de manière générale la toxicité des gaz d'échappement, tout en réduisant, à performances égales, la consommation de carburant d'environ 1%. Le carburant contribue donc à l'amélioration de la qualité de l'air et favorise un environnement plus sain par la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une réduction à laquelle la Suisse s'est d'ailleurs engagée par la signature du Protocole de Kyoto. D'ici à 2010 et en ce qui concerne les carburants, la Confédération a pour objectif une réduction de 8% des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à 1990.





*Alcosuisse dispose déjà d'un lieu de stockage de bioéthanol à la route de la Communance à Delémont. Le site pourrait être retenu pour l'implantation de la future usine de production.*

PHOTO STÉPHANE GERBER

### 3 QUESTIONS À...

**PIERRE SCHALLER**  
Directeur d'Alcosuisse

**Fort du soutien de l'Union suisse des paysans et de l'Union pétrolière, Pierre Schaller se montre confiant quant au succès du carburant développé par Alcosuisse.**

#### Où en est le projet d'Alcosuisse?

Le carburant lui-même est au point. C'est maintenant la question des conditions cadres qui retient notre attention. Sur ce point, 2004 est une année charnière. Nous attendons notamment les décisions de la Confédération relativement à la taxe sur le CO<sub>2</sub>, le centime climatique et la détaxe sur l'essence5. Elles seront déterminantes pour l'avenir du projet.

Est-ce que cela veut dire que

#### le projet pourrait être remis en cause?

Sans conditions concurrentielles, l'ampleur du projet sera sans conteste remise en cause. Notre objectif est un marché de masse, seul à même d'intervenir de manière significative sur l'environnement. En l'absence de conditions favorables, nous devrions nous restreindre à un marché de niche, qui ferait perdre de sa substance au projet.

#### Quand l'essence5 sera-t-elle disponible?

Au plus tôt d'ici à l'an prochain, à proximité des raffineries qui se chargeront de réaliser le mélange essence/bioéthanol dans le cadre de la phase pilote de notre projet. L'usine de production de bioéthanol pourrait quant à elle voir le jour dès 2006.  
(kat)

## Un carburant vert immédiatement utilisable

### Investissement de 80 millions de francs

■ Centre de profit de la Régie fédérale des alcools, Alcosuisse envisage la construction d'une usine de production «multi-matières premières» valorisant des excédents de céréales et de pommes de terre, des mélasses de betteraves et du petit-lait. Le coût du projet global est devisé à 80 millions.

### 20% de l'essence consommée en Suisse

■ Avec une capacité totale de quelque 45 millions de litres de bioéthanol-carburant par an, l'usine serait en mesure d'assurer une production permettant de substituer environ 20% de l'essence consommée en Suisse par de l'essence5. Ce carburant est obtenu par le mélange de 5% de bioéthanol à 95% d'essence. Des variantes du produit ont déjà cours à l'étranger, notamment en Suède, au Brésil et aux Etats-Unis.

### Pas de modification des moteurs

■ L'adjonction de bioéthanol ne nécessite aucune transformation des moteurs. La commercialisation de l'essence5 devrait pouvoir se faire par le biais du système de distribution habituel, qui ne nécessiterait que «quelques adaptations mineures».

### Prix comparable à celui de l'essence

■ Actuellement, l'utilisation d'Essence5 consti-

tue un surcoût prévisible d'environ 5 centimes par litre pour le consommateur. L'introduction d'une taxe sur le CO<sub>2</sub> ou du «centime climatique», pourrait toutefois réduire cette différence, dans la mesure où elle entraînerait une hausse du prix des carburants fossiles. En outre, l'essence5 pourrait bénéficier d'un dégrèvement fiscal en vertu de l'intérêt écologique que présente ce carburant. (kat)