

L'éthanol espère ravir au moins 10% du marché au pétrole

Après bien d'autres pays, la Thaïlande devrait bientôt inaugurer une usine de transformation de sucre de canne en carburant.

ANNE GAUDARD

Le niveau actuel des prix du pétrole rendront-ils un fier service au développement de l'éthanol? Un cas le suggère. La Thaïlande vient en effet d'annoncer que, dès l'an prochain, elle entend produire ce carburant alternatif à partir de sucre de canne.

Troisième exportateur mondial de sucre, le pays devrait délivrer ces prochains jours l'autorisation de construire pour deux usines. Mais, aux dires du «Cane and Sugar Board», cité par *Bloomberg*, une certaine résistance devrait émaner des raffineurs. Car remplacer 10% d'essence par de l'éthanol signifie une perte de gains pour les compagnies pétrolières présentes dans le pays. La substance remplacera aussi le METBE (méthyl-tertio-butyl-éther), ce qui selon le ministre de l'Energie représentera une baisse des importations de cet additif de 60 millions d'euros. Et si Bangkok tient à ce développement, ce n'est pas seulement pour des raisons écologiques ou au vu du seul prix du pétrole, mais c'est aussi pour venir en aide à ses 100.000 cultivateurs de cannes qui exportent 70% de leur production et qui s'exposent donc aux fluctuations du prix du sucre. L'enjeu est multiple.

Un marché porteur

Le Brésil et les Etats-Unis domi-

nent largement le marché mondial. En 2003, la production de 18,3 millions de tonnes d'éthanol a alimenté à raison de 20% l'industrie, 13% l'alimentaire et 67% les carburants. Au pays des Cariocas, l'éthanol couvre plus de 30% des besoins nationaux, aux USA, on arrive à quelque 2% de la demande totale en essence. L'Union européenne a vu sa production baisser l'an dernier à 309.500 tonnes (-2,5%). Bruxelles croit toujours au potentiel de croissance de la branche, même si sa «Campagne de décollage» - promotion des biocarburants, éthanol et biodiesel - demeure au sol: 1,7 million de tonnes au total en 2003 contre les 5 millions attendues. L'UE espère que d'ici 2010 les biocarburants couvriront 5,75% de sa consommation totale.

Après un accès de faiblesse, les prix des futures se reprennent actuellement dans la foulée notamment des prix du pétrole. L'effet or noir est indirect (proximité des marchés), mais aussi direct, car une partie de l'éthanol mondial est de l'éthanol de synthèse produit à partir d'éthylène. Rien à voir donc avec le bioéthanol, considéré comme renouvelable. Aujourd'hui, le marché semble porteur à en croire le numéro un européen Abengoa (Espagne) et le numéro un mondial, l'américain Archer Daniels Midland & Cie (ADM). Ces deux entreprises diversifiées ont ainsi mis en avant leur division étha-

nol en commentant leurs derniers résultats trimestriels. Durant cette période, le prix du gallon aux Etats-Unis tournait

autour de 1,81 dollar, soit 50% de plus qu'un an auparavant.

Trois fois plus cher que l'or noir

Or, que ce soit aux Etats-Unis, en Thaïlande, ou en Suisse, la production d'éthanol n'est pas encore viable économiquement parlant: elle est trois fois plus chère en moyenne que les produits pétroliers tout en montrant clairement un changement à la baisse. Ce qui fait dire à une étude publiée ce printemps par l'Agence Internationale de l'énergie* qu'«en l'absence de fortes incitations politiques l'utilisation du pétrole dans le transport va doubler entre 2000 et 2030, entraînant une croissance similaire de la production de gaz à effet de serre». Et même si certains pétroliers crient à la concurrence déloyale, l'agence pousse au soutien étatique car «à long terme,



probablement dans la prochaine décennie, les progrès dans les biocarburants permettront une diminution des coûts de production et une amélioration des performances». Comme c'est le cas actuellement au Brésil grâce notamment à la canne à sucre, au climat et au volume consommé, selon l'étude. En revanche, «dans la plupart des pays de l'OCDE, une grande partie de la production provient traditionnellement des céréales. Alors que ce type de biocarburants peut générer d'importants bénéfices, leurs coûts de production y sont élevés et la diminution de l'utilisation d'énergie

fossile ainsi que de la production de CO2 y sont modestes», souligne encore le rapport qui espère qu'un marché organisé va voir le jour et permettre une diversification des exportations de pays en développement. Le problème pour l'heure, poursuit le texte, c'est qu'il s'avère difficile de mesurer économique-

ment les bénéfices finaux de l'utilisation des biocarburants. Du coup, les marchés ne les reflètent pas et ils sont désavantagés par rapport aux produits pétroliers.

Au petit-lait!

Afin d'arriver aux 10% de parts de marché rêvés pour 2020 – un minimum basé sur la canne à sucre – ce qui manque encore, souligne le rapport, c'est un approfondissement des connaissances et de l'impact final économique – y compris agricole – et environnemental du bioéthanol. En Suisse, les recherches vont bon train. On va utiliser avant tout de la mélasse de betteraves, des pommes de terre ou autres surplus agricoles, mais aussi du petit-lait! Car si les avancées sont avant tout techniques, une meilleure connaissance des produits de base de l'éthanol et surtout du bioéthanol s'impose. L'avenir – radieux, dit l'étude – se lit aussi dans les piles à combustibles où les producteurs d'éthanol

espèrent remplacer le méthanol. Mais auparavant, pour diminuer encore les émissions de CO2 et pour accroître le volume de production de bioéthanol, on compte beaucoup sur le développement d'usines de traitement des matières contenant de la lignine et de la cellulose.

La première grande implantation est attendue pour 2006, vraisemblablement au Canada. Vivement son arrivée, souligne encore l'étude, qui insiste entre autres avantages sur le fait que ces biocarburants sont plus faciles que d'autres à commercialiser. Enfin, s'il fallait un dernier argument pour mesurer l'importance du thème aujourd'hui, signalons qu'il s'est glissé dans la campagne électorale américaine...

→ * «Biofuels for Transport – An International Perspective», 216 pages, International Energy Agency, 2004.

«Nous sommes soutenus par la loi sur le CO2 et la situation de l'agriculture suisse»

En Suisse, le projet Etha+ vise à remplacer d'ici 2010 l'essence vendue par un mélange à base de 95% d'essence et 5% de bioéthanol. Pour y parvenir, il cherche à construire des sites de production pour les surplus agricoles, mais aussi pour les matériaux ligno-cellulosiques et à mettre en place la filière. Aujourd'hui, la Suisse importe pour la chimie, la cosmétique, etc. quelque 300.000 hl d'éthanol principalement du Brésil, d'Europe et d'Europe de l'Est. Inutile de le cacher, la Suisse ne roulera jamais à l'éthanol à 100%, ce n'est pas un but en soi, rappelle le directeur d'Alco-suisse, chef du projet, Pierre Schaller.

→ Où en est le projet d'usines de production d'éthanol en Suisse?

L'étude est en cours. Deux sites ont été prioritairement sélectionnés, Delémont et Cornaux. L'usine multimatières pourra être rentabilisée toute l'année, car elle transformera les céréales, la mélasse de betteraves, la pomme de terre, le petit-lait, etc. Son coût est estimé à 80 millions de francs, le litre d'éthanol qui en sortira vaudra 1,40 franc et renchérra le litre d'essence de

4,9 cts. Pour le financement, nous comptons sur la taxe CO2 ou l'autre solution proposée par l'Union pétrolière pour respecter le protocole de Kyoto, le centime climatique.

→ Pourquoi importer alors que les producteurs de betterave, par exemple, vont devoir trouver encore d'autres débouchés?

Nous devons importer pour deux raisons. D'une part, nous devons maintenir un prix final global acceptable, et l'éthanol produit, notamment dans certains pays en développement, est moins cher. Nous tenons cependant à ce que notre produit réponde aux exigences du développement durable (pas d'OGM, pas de travail d'enfants, etc.). D'autre part, les sucreries de Frauenfeld et d'Aarberg n'ont pas les capacités pour nous fournir toute la mélasse dont nous aurions besoin. Mais si elles peuvent nous fournir plus, on prendra.

→ En Australie, les promoteurs de la création d'une usine ont subi de fortes pressions de milieux pétroliers. Quels sont vos rapports avec l'Union Pétrolière?

Nous travaillons très bien ensemble. Ils ont aussi été moti-

vés par le fait que l'éthanol entre dans la norme européenne pour l'essence EN228. En France, les producteurs ont aussi participé au projet, car au départ ils avaient misé sur l'ETBE, un additif à base d'éthanol mais toujours fossile. Aujourd'hui, Paris change d'optique pour se diriger vers une solution qui se rapproche de la nôtre et les producteurs restent dans le projet, car ils doivent aussi faire face à la concurrence en matière de biocarburants.

→ Avez-vous vraiment un soutien politique?

Oui, car il y a tout d'abord les exigences de la loi sur le CO2 et notre projet participe à la diminution des émanations de gaz carbonique. Une étude a démontré qu'une voiture roulant avec l'essence au bioéthanol produit 3,9% de moins de CO2 qu'avec de l'essence traditionnelle. Puis, en raison de la situation sur le marché des produits agricoles, nombreux sont les politiciens qui prennent conscience de la nécessité de diversifier les débouchés pour une agriculture que l'on veut multifonctionnelle.

[a.gaudard@agefi.com]

