

Bioéthanol: un enjeu agricole

Avec son projet «etha+», Alcosuisse prévoit de produire 900 millions de litres d'essence verte en utilisant les surplus et les déchets de l'agriculture suisse.

● **Projet environnemental avant tout, «etha+» peut tout de même offrir une diversification intéressante aux agriculteurs helvétiques. Pierre Schaller, directeur d'Alcosuisse, en est convaincu et se défend de présenter un «miroir aux alouettes». Etha+ prévoit la construction d'une usine capable de produire 45 millions de litres de bioéthanol par année. Mélangé à 95% d'essence standard, ce carburant vert (essence5) pourrait être utilisé sans modification des véhicules et couvrirait 20% de la consommation d'essence en Suisse dès 2007. La production de bioéthanol indigène per-**

mettrait d'absorber la totalité des surplus et déchets agricoles. Reste que la matière première suisse (biomasse) ne suffira pas et que son coût sera trop élevé pour obtenir un biocarburant concurrentiel. Il faudra donc mélanger le bioéthanol indigène à du bioéthanol importé pour abaisser le prix de revient. Un «cocktail» aussi indispensable qu'insuffisant: le projet etha+ ne sera véritablement viable que si les Chambres fédérales décident de détaxer les carburants écologiques et par ce biais d'offrir une petite bouffée d'air à l'agriculture suisse. Tout est question de choix politiques 15





LA BETTERAVE, l'une des matières premières pour produire du bioéthanol.

Bioéthanol: entre incertitudes et espoirs

Depuis deux ans, le projet «etha+» d'Alcosuisse suscite beaucoup d'espoirs dans les milieux paysans. Ils voient dans cette production de «carburant vert», issu des surplus agricoles, une possibilité de diversification intéressante. Le projet arrive aujourd'hui à un tournant décisif...

KARINE ETTER

● Des choix politiques. Voilà de quoi dépend aujourd'hui la concrétisation du projet «etha+», dont le principal objectif est de produire du bioéthanol en Suisse. Mélangé à de l'essence «standard», ce carburant vert permettrait de réduire sensiblement les émissions de CO₂. Etha+ prône l'introduction de 5% de bioéthanol pour 95% d'essence 95 octanes (en volume). Le nouveau carburant ainsi obtenu s'appelle «essEnce5». L'avantage de ce panachage est qu'il ne nécessite aucune adaptation des véhicules ni transformation du système de distribution des carburants.

Par la suite, le taux de bioéthanol pourrait être porté à 10 voire à 15% pour des conditions d'utilisation identiques. Les Etats-Unis, par exemple, admettent déjà 10% de bioéthanol. Mais Alcosuisse, le centre de profit de la Régie fédérale des alcools et porteur du projet etha+, a choisi d'avancer à petits pas sachant qu'il marche encore sur des œufs. Son directeur Pierre Schaller explique: «L'incorporation de 5% est garantie par les constructeurs automobiles et elle correspond à la norme fixée par l'Union européenne. Aller jusqu'à 10% n'est pas possible pour le moment, faute de matières premières en suffisance. Ce serait aussi forcer la main aux milieux pétroliers et automobiles, avec le risque de les braquer contre notre projet».

Pierre Schaller attend un signal fort de l'Etat en faveur du bioéthanol: la défiscalisation des carburants écologiques s'avère indispensable. C'est la condition sine qua non pour que le produit soit concurrentiel. Elle est

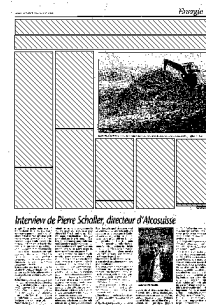
prévue dans la révision de la loi sur l'imposition des huiles minérales, dont la mise en consultation vient de se terminer.

La Confédération a déjà fait un pas positif en accordant une détaxe de 73,1 centimes par litre de bioéthanol produit par Alcosuisse dans le cadre de son projet pilote etha+. Cette volonté étatique de promouvoir le bioéthanol se confirmera-t-elle sous la Coupole? La réponse ne viendra pas avant cet automne. Pierre Schaller pronostique une décision favorable: «La détaxe est à mon avis politiquement acquise».

UNE USINE PILOTE

Alcosuisse prévoit de construire une usine de production de bioéthanol pouvant fournir 47 millions de litres par an. Une quantité qui permettra de couvrir un quart des besoins helvétiques en essence par de l'essence5. Cette usine «pilote» a cela d'original qu'elle traitera différentes matières premières, surplus et déchets de l'agriculture suisse. Le volume de production annuel sera atteint en valorisant, par exemple, 57 000 tonnes de céréales, 100 000 tonnes de betteraves, 100 000 tonnes de pommes de terre et 58 000 tonnes de petit-lait. Cette capacité de traitement «multi matières» intéresse des groupes étrangers, car il s'agit véritablement d'un prototype.

Le projet etha+ ambitionne pour 2010 déjà de couvrir les 100% de la consommation annuelle d'essence en Suisse avec son carburant vert. Pour y parvenir, elle devra disposer de près de 200 millions de litres de bioéthanol par an. Dans cette optique, Alcosuisse envisage de construire une seconde usine, de la même taille que la première, mais qui traiterait des matières



premières ligno-cellulosiques (herbe, bois). La part de bioéthanol indigène assurerait alors la moitié des besoins. L'autre moitié devra être importée faute d'une biomasse (= matières premières végétales) indigène suffisante. Mais cet apport étranger a aussi des motivations économiques: le bioéthanol suisse a un prix de revient entre 1,35 et 1,40 fr./l tandis que le brésilien varie de 60 à 85 c./l. En mélangeant le suisse et l'importé, le bioéthanol d'Alcosuisse sera un produit compétitif, l'objectif étant de proposer, à la colonne, l'essence au même prix que l'essence traditionnelle.

Ces perspectives restent pour le moment suspendues à diverses incertitudes. Le site d'implantation de la première usine n'est pas encore choisi: la partie se joue entre Delémont (JU) et Cornaux-Cressier (NE), chaque lieu ayant des avantages et des inconvénients. «Nous attendons les résultats des études d'impact», explique Pierre Schaller, qui ne s'aventure pas à donner une date buttoir quant à la prise de décision.

De toute façon, le financement pour la construction de l'usine n'est pas encore assuré, car seuls des fonds privés seront investis. Coût budgété: environ 85 millions de francs. Pierre Schaller est confiant: le projet intéresse plusieurs partenaires financiers, notamment des éthanoliéristes brésiliens qui souhaitent mettre un pied dans le marché européen. Cette usine créera une quarantaine d'emplois et réalisera un chiffre d'affaires d'au moins 50 millions. Selon le directeur d'Alcosuisse, l'équilibre des comptes pourrait être atteint déjà après trois ans d'exploitation.

KYOTO EN LIGNE DE MIRE

Si elle veut tenir ses engagements comme signataire du Protocole de Kyoto, la Suisse doit réduire de 10% ses émissions de gaz carbonique (CO₂) d'ici 2010. Elle est donc tenue de trouver des solutions. Le renchérissement de l'énergie par le «centime climatique» ou par la taxe sur le CO₂ font partie des mesures débattues ac-

tuellement à Berne.

La diminution des émissions de CO₂, responsable de l'effet de serre, passe

aussi par le développement de carburants écologiques comme le bioéthanol, le gaz naturel ou encore la pile à combustion.

Le recours au bioéthanol a l'avantage d'être le plus efficace le plus rapidement dans le domaine des transports: en incorporant 5% de bioéthanol à l'essence, les émissions de CO₂ diminueraient de 600 000 tonnes par année, soit 20% du total des réductions prévues par le Protocole de Kyoto pour la Suisse.

SANS AIDES PUBLIQUES

Reste que notre pays a le choix de produire ou non du bioéthanol. Et ce choix-là est politique. Pour Pierre Schaller, opter pour la production de bioéthanol indigène, c'est limiter la dépendance énergétique du pays, stimuler la recherche et le développement industriel en faveur des énergies écologiques, offrir une voie de diversification à l'agriculture suisse et participer activement aux efforts de lutte contre le CO₂. Bien entendu, ce choix a un coût, Alcosuisse ne le cache pas: produire du bioéthanol en Suisse dans une usine multi matières premières de 47 millions de litres plutôt que de l'importer en totalité engendre un surcoût d'environ 30 millions de francs par an.

Il faut souligner qu'au Brésil comme dans l'Union européenne, les conditions et les mesures techniques de construction et de production ne doivent pas répondre aux mêmes normes environnementales que celles imposées en Suisse. En outre, les coûts sont réduits grâce à des soutiens étatiques très importants de différentes natures: subventions à l'agriculture dédiée au biocarburant, prêts à taux préférentiels, avantages fiscaux, etc. A titre d'exemple, l'Europe offre une aide aux cultures énergétiques de 45 euros/ha. Un engagement qui fait rêver Pierre Schaller, contraint de gérer un projet d'usine totalement privé, qui

sera financé sans les deniers publics.



LE PROJET ETHA+ prévoit de produire du bioéthanol avec les surplus et les déchets de l'agriculture suisse.

Interview de Pierre Schaller, directeur d'Alcosuisse

PROPOS RECUEILLIS
PAR KARINE ETTER

● **Agri:** Votre projet «etha+» est à l'étude depuis deux ans. Que faut-il maintenant pour qu'il se concrétise?

Pierre Schaller: Des décisions politiques doivent assurer les conditions cadres du projet, lesquelles sont principalement: la défiscalisation des biocarburants, qui est indispensable; la volonté de produire du bioéthanol indigène et la détermination d'un équilibre avec le bioéthanol importé; la labellisation du bioéthanol importé afin de garantir des critères de production s'inscrivant dans une politique de développement durable.

L'acceptation par les Chambres fédérales du centime climatique ou de la taxe sur le CO₂ influence-t-elle votre projet sur le plan du financement?

P. S.: Notre projet ne peut vivre économiquement que si la Confédération accepte de détaxer les biocarburants (*n.d.l.r.: comme l'Allemagne l'a fait en 2004*). C'est une condition clé. Le choix entre le centime climatique ou la taxe sur le CO₂ est moins crucial puisque l'une ou l'autre des mesures se répercutera sur notre projet.

Vous présentez le bioéthanol comme une diversification intéressante pour l'agriculture suisse. Mais après calculs, on se rend compte que la matière première suisse sera trop chère (70 à 80% du coût) et qu'il faudra importer du bioéthanol étranger pour abaisser le prix moyen. Dès lors, pouvez-vous garantir que vous fournirez quand même en matière première helvétique? Etes-vous prêt à inscrire un pourcentage de biomasse indigène obligatoire?

P. S.: L'énergie est une nouvelle branche pour l'agriculture suisse. C'est une possibilité de diversification réelle, mais il faut rester lucide: le bioéthanol ne va pas sauver des dizaines de milliers d'exploitations agricoles menacées. Toutefois, notre pro-

jet etha+ est très clair: nous voulons produire du bioéthanol en absorbant les surplus et les déchets de l'agriculture suisse. Mais la matière première indigène ne sera pas suffisante, il nous faudra importer de l'éthanol étranger pour couvrir les 100% des besoins en biocarburant. Notre stratégie est de trouver un équilibre entre la production suisse et l'importation.

Pourrez-vous acheter la matière première à un prix décent pour les agriculteurs ou les prix que vous proposerez seront tellement bas qu'ils ne seront même pas intéressants pour eux?

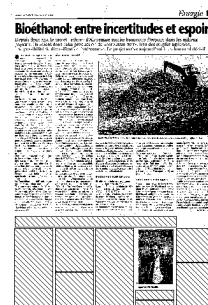
P. S.: Les prix agricoles suisses vont de toute façon baisser vu la politique agricole actuelle menée par la Confédération et les pressions internationales. Notre projet utilisera les surplus agricoles, donc il s'agit de toute manière d'une mise en valeur intéressante. Les prix dépendront de la loi du marché, de l'offre et de la demande, mais aussi des discussions menées avec l'USP et fenaco. Notre intention est de payer le prix juste.

Sincèrement, le bioéthanol n'est-il pas un miroir aux alouettes pour les paysans suisses?

P. S.: Non, c'est un projet tout à fait intéressant, car il utilisera les surplus de l'agriculture indigène. L'idée d'utiliser le petit-lait, dont on ne sait plus qu'en faire, pour la production du bioéthanol suscite une demande et un intérêt énormes. Il n'est pas exclu non plus qu'un jour on ait des cultures, par exemple de topinambours et de triticales, dédiées exclusivement à la production de bioéthanol.

Le bioéthanol importé sera labellisé. Quelles garanties apportera ce label?

P. S.: Nous tenons absolument à ce que le bioéthanol importé soit labellisé comme un produit respectant les critères du développement durable, à savoir des critères écologiques, économiques et sociaux. Le label garantira également que l'éthanol



acheté à l'étranger est bien d'origine végétale, et non pas de synthèse, et qu'il atteint un niveau de qualité correspondant à une norme européenne. La labellisation implique aussi des contrôles sérieux. Sans le label, notre projet serait sans fondement éthique et inutile d'un point de vue environnemental.

Quelles garanties pouvez-vous donner aujourd'hui au monde agricole pour qu'il garde espoir et confiance dans votre projet?

P. S.: Je ne suis pas en train de faire du bricolage, je sais que notre projet est réalisable et qu'en trois à cinq ans il peut être rentable, mais il faut pour

cela les conditions cadres dont j'ai déjà parlé. Nous présentons etha+ de manière très transparente. Le monde agricole peut ainsi juger de son intérêt en toute connaissance de cause. Je ne dis pas qu'on va sauver l'agriculture suisse, car elle représente une petite part du projet. Mais c'est toujours ça de pris, plutôt que de laisser à d'autres pays ces possibilités de diversification et de développement. De toute manière, les carburants écologiques vont à l'avenir s'imposer sur le marché, la question est maintenant de savoir si la Suisse veut s'engager dans une voie de production ou non.



PIERRE SCHALLER.