

# Le plein d'essence verte, s'il vous plaît!

**Ecolo** Le Jura accueille depuis hier les premières stations qui proposent un mélange d'essence et de bioéthanol. Prometteur

**Luc Debraine**

Action concrète en faveur de l'environnement, soutien à une agriculture en péril, davantage d'indépendance énergétique, pas de surcoût à la pompe ni de modifications aux moteurs: voilà quelques-unes des promesses d'un nouveau carburant automobile qui a fait son apparition hier en Suisse. Deux stations jurassiennes, l'une à Delémont, l'autre à Alle, proposent désormais un carburant vert composé de 95% d'essence sans plomb à 95 octanes et de 5% de bioéthanol, obtenu en l'occurrence à partir de cellulose de bois. Cette première suisse est le fruit de la collaboration d'Alcosuisse, le centre de profit de la Régie fédérale des alcools, et d'Agrola, le distributeur de carburants et combustibles issu des milieux agricoles suisses.

Le mélange 95% essence - 5% bioéthanol est accepté par toutes les automobiles, qu'elles soient neuves ou anciennes. Au contraire des véhicules à gaz (voir ci-dessous), l'emploi de ce carburant ne nécessite aucune adaptation du réservoir ou de la carburation. Il réduit de 3,5 à 4% les émissions de CO<sub>2</sub>, et, en raison d'une bonne combustion, abaisse la consommation de 1%.

**Le mélange  
 95% essence - 5%  
 bioéthanol est  
 accepté par toutes  
 les automobiles,**

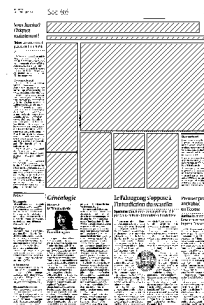
## neuves ou anciennes

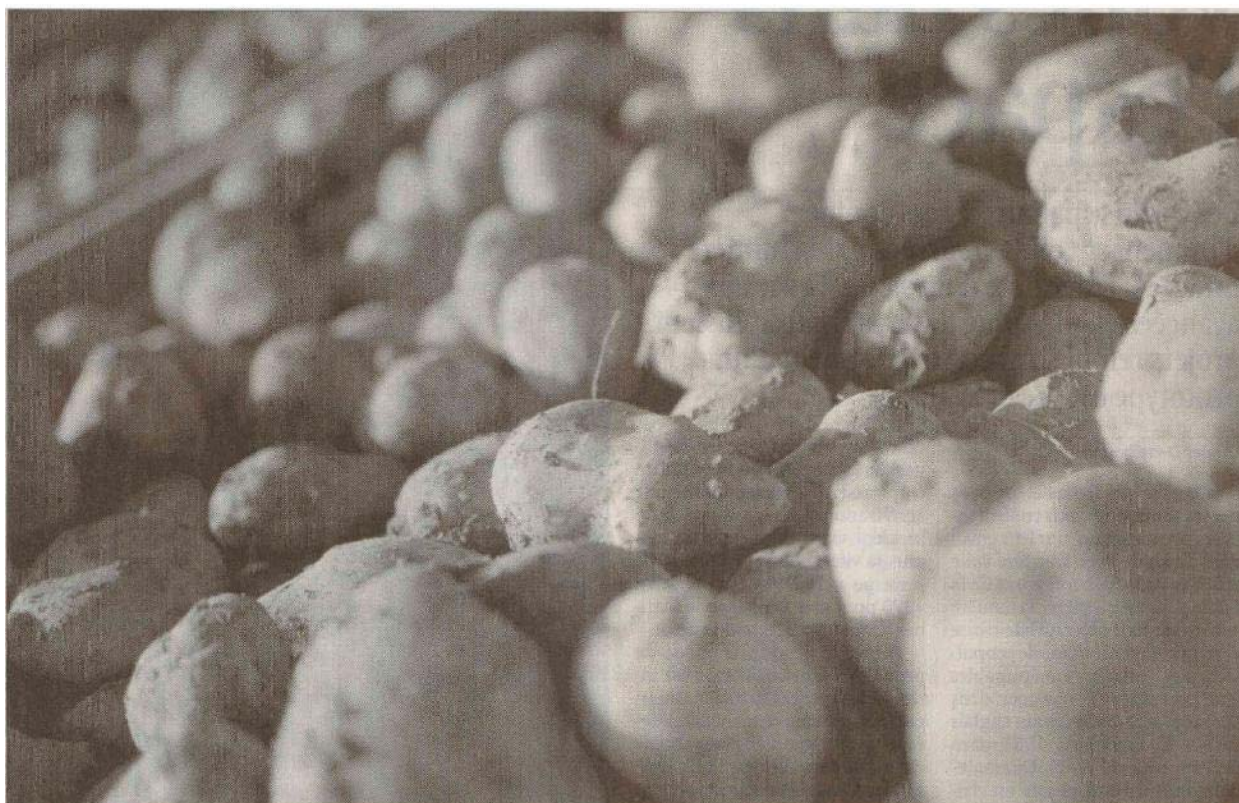
Pour l'Office fédéral de l'énergie, le doute n'est plus permis: parmi les alternatives envisagées pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du trafic routier, l'introduction du bioéthanol est celle qui représente le plus grand potentiel de réduction et les coûts les moins élevés. De nombreux pays en ont été convaincus avant la Suisse (LT du 14.09.2004). Le Brésil couvre désormais 22% de ses besoins nationaux avec le bioéthanol. L'essence vendue aux Etats-Unis comprend 10% de ce carburant écologique. La Suède est passée à une proportion de 85% de bioéthanol, ce qui augmente d'ailleurs la puissance des moteurs automobiles en raison de l'excellent rendement énergétique de l'éthanol. Soutenus par l'Union européenne, l'Espagne et la France s'y mettent. Pour Alcosuisse et Agrola, il importe de mettre rapidement en place cette filière énergétique, sous peine d'être à nouveau dépassé par les autres pays européens, et de se retrouver par trop dépendant d'eux. Ce qui reviendrait à répéter sans fin le cas de l'énergie éolienne et du Danemark, lequel vend à la Suisse ses grandes hélices simplement parce que le pays scandinave a très tôt développé ce type de technologie.

Pour l'heure, c'est la situation inverse qui prévaut. Les pays européens viennent examiner en Suisse les conditions-cadres qui pourraient favoriser l'essor du mélange essence-bioéthanol. Comme l'introduction prochaine d'un centi-

me climatique, les analyses et labellisations du carburant menées par l'EPFL, et surtout la future production de bioéthanol à partir de surplus agraires. Le carburant pourra en effet être distillé à partir de pommes de terre, de céréales, de mélasse, voire du petit-lait, quand il ne s'agira pas d'introduire des cultures spécifiques, comme le topinambour, ou de tirer d'avantage parti du bois et des herbes. La production indigène de ce carburant, qui sera complétée par des importations, sera ainsi à même d'offrir de nouveaux débouchés à l'agriculture suisse. Alcosuisse devrait construire prochainement une usine de distillation et production de bioéthanol, soit à Delémont, soit dans le canton de Neuchâtel.

Grâce à une détaxe consentie par la Confédération, le prix à la colonne du carburant vert est inchangé par rapport à la sans plomb 95. Une demi-douzaine d'autres stations Agrola devraient proposer le mélange, baptisé «essence5», d'ici à la fin de l'année. Pierre Schaller, directeur d'Alcosuisse, notait de son côté qu'un accord pourrait être rapidement trouvé avec les Services industriels de la Ville de Lausanne. L'extension du projet à toute la Suisse se heurte encore à l'insuffisance des infrastructures de distribution et au coût élevé du transport par camion.





*Des pommes de terre, mais aussi des topinambours ou de la mélasse. Ces produits peuvent servir de base au carburant vert. ARCHIVES*