

L'éthanol pour s'affranchir du pétrole

La flambée du prix du brut révèle le potentiel économique de carburants alternatifs dont les seules vertus semblaient écologiques. Utilisé depuis 1973 au Brésil pour rompre la dépendance à l'or noir, ce substitut n'attend que le courage des politiques.

MARC A. ...

Lausanne annonce qu'elle alimentera dès septembre ses véhicules communaux en carburant contenant 5% de bioéthanol produit à partir de déchets agricoles et commercialisé par Alcosuisse. La capitale vaudoise se félicite ainsi de diminuer de 3,5% les rejets de CO₂ tandis que la consommation sera globalement réduite de 1% avec ce mélange revenant toutefois de 3 à 4 centimes plus cher le litre. Présentée unique-

ment comme une fière contribution aux accords de Kyoto, cette décision méritait une mise en perspective bien plus large. Il eût été en effet judicieux de l'inscrire aussi dans la montée en puissance des carburants de substitution au pétrole pour des raisons purement économiques.

Technologie éprouvée

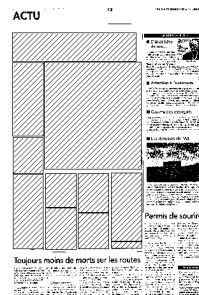
L'alcool et l'automobile se sont associés bien avant que l'on se soucie de réchauffement climatique ou de la pollution tout court. Il s'agit en fait d'une technologie largement éprouvée, sans rapport avec les systèmes D surgissant ici ou là pour éviter le passage à la pompe. Dernière anecdote en date: le pillage dans le sud de la France du rayon des huiles alimentaires comme substitut au diesel devenu plus cher.

Sans remonter jusqu'à Henri Ford qui avait initialement prévu ce produit pour alimenter ses modèles T, c'est au Brésil, dans le début des années 70, que ce carburant acquit ses lettres de noblesse. Tiré de la canne à sucre, il permit à ce pays d'essuyer le choc pétrolier de 1973 sans trop démanteler sa balance commerciale. Aujourd'hui encore, les Brésiliens utilisent une essence panachée de 20 à 25% d'alcool. Plus près de chez nous, la Suède fait mieux encore, en subventionnant des véhicules adaptés pour utiliser jusqu'à 85% de bioéthanol. Précisons que l'Union européenne s'est fixé un taux de 8% à l'horizon 2020.

Mélangé à de l'essence normale ou à du diesel dans une pro-

portion de 5%, le bioéthanol ne requiert aucune modification ni réglage particulier du moteur. Simplement il améliore son rendement en augmentant l'indice d'octane, d'où la légère diminution de la consommation. Il représente à l'heure actuelle la solution la plus réaliste au remplacement des huiles minérales. Car si la pile à combustible et la traction électrique totale ou hybride accomplissent sans cesse de nouveaux progrès, les unités de production automobile et le parc mondial en service empêchent d'imaginer à court ou à moyen terme le remplacement du moteur à combustion par quelque chose de mieux.

Rare et lourdement taxé en Suisse – un tiers de plus que l'essence –, l'éthanol ne pouvait jusqu'ici être présenté que sous son bilan écologique favorable. Mais les choses sont en train de changer. Gageons que la hausse apparemment durable des prix du pétrole va contribuer à sa popularisation plus massivement et plus rapidement que la seule lutte contre le réchauffement planétaire. Une donnée nouvelle qui de-



vrait dynamiser la révision en cours de la loi sur l'imposition des huiles minérales, ne serait-ce qu'en considérant notamment que l'Allemagne a totalement détaxé ce type de carburant en 2004.

soixante dans la petite commune vaudoise de Cuarny au mépris de toute réalité économique.

La patte de la Régie

La perspective d'une détaxe partielle sinon totale donne des ailes à la Régie fédérale des alcools. Cette institution qui détient avec son centre de profit Alcosuisse le monopole de la commercialisation de l'éthanol pro-

jette de construire cette année encore dans le Jura ou à Neuchâtel une unité de production de 45 millions de litres par an. L'objectif est de généraliser au plan suisse le mélange à 5%.

Cette usine tournerait selon un système de subvention de la prise en charge de déchets de l'agriculture suisse. Si cette idée répond de manière intelligente à des préoccupations jusqu'ici essentiellement écologiques – le CO₂ libéré par la combustion de l'éthanol est égal à celui produit par le cycle de la matière végétale utilisée –, elle constitue une chasse gardée heurtant le bon sens lorsqu'on examine le problème sous l'angle économique. On estime en effet que le bioéthanol made in Switzerland reviendrait à près de 1,30 franc le litre alors que celui du Brésil, par exemple, coûte quatre fois moins cher. Ce serait un peu comme si l'on s'était mis à exploiter et à imposer le pétrole découvert dans les années

