

Prix du pétrole et du bioéthanol

L'augmentation du prix du pétrole renforce l'intérêt pour le bioéthanol et les biocarburants en général. Situation mondiale et helvétique.

Comment le prix du baril a relancé le marché du sucre, comment l'augmentation du prix du pétrole peut devenir une opportunité pour l'agriculture de certains pays. Conséquences pour la production végétale en Suisse.

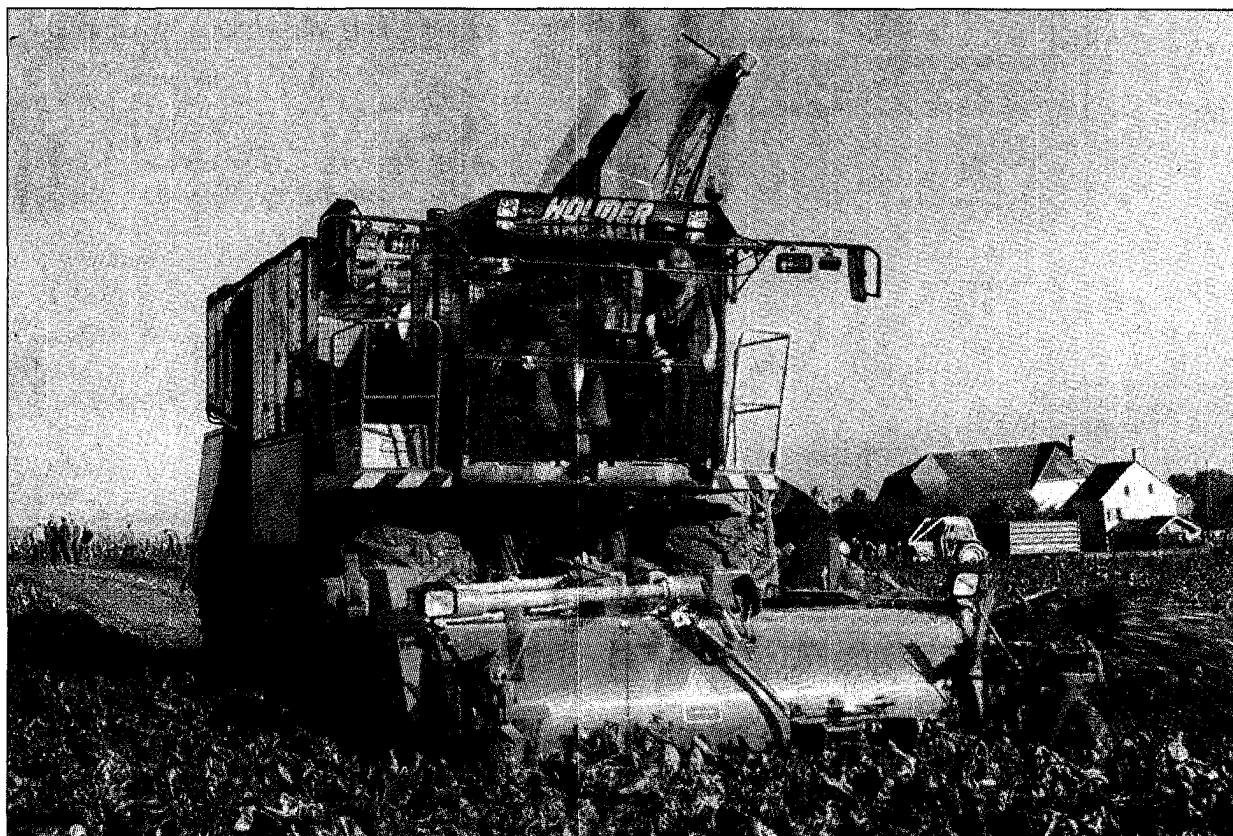
● Plus le prix du brut augmente, plus les filières de production de sucre de canne, notamment au Brésil, orientent une partie de leur production vers le bioéthanol comme carburant de substitution. A l'heure où le marché mondial du sucre est excédentaire, et les pays du Nord accusés de brader les prix avec leurs excédents, la production de biocarburant pourrait être une alternative. Par rapport à l'étranger, la Suisse est peu avancée dans des projets de production de biocarburant. Seule l'unité de production de biodiesel à base de colza d'Eco Energie Etoy est en fonction. La coopérative agricole fenaco a des projets en attente dans ses tiroirs. Ils ne pourront être activés que si une volonté politique existe d'orienter une partie de la production agricole suisse vers une filière de biocarburant. Interviewé sur la question, Willy Gehriger, directeur du groupe fenaco, affirme que la coopérative est techniquement prête à se lancer dans l'opération mais que la politique agricole suisse n'est pas favorable pour l'instant à cette orientation. La souveraineté énergétique en biocarburant n'est, à ce jour, pas une préoccupation de la classe politique helvétique 14

● L'Europe va-t-elle durablement renoncer à être présente sur le marché mondial du sucre avec ou sans subvention à l'exportation? Telle est la question posée avec inquiétude par bon nombre de professionnels alors même que l'économie sucrière mondiale est en plein sursaut à cause du prix du pétrole. La flambée du prix du baril contribue à relancer l'intérêt pour le bioéthanol. Les Brésiliens, premiers producteurs et exportateurs mondiaux de ce biocarburant, y consacrent une part croissante de leurs cannes à sucre. D'où une relative restriction de l'offre de sucre sur le marché mondial par rapport à une demande qui continue de croître. L'économie sucrière de l'UE peut avoir un bel avenir devant elle à condition qu'elle ne soit pas bridée. L'ouragan Katrina a aidé à une prise de conscience du monde sucrier. La vive flambée des cours du sucre qui a suivi cette catastrophe, fin août-début septembre, fut un événement inédit.

LE RÔLE CLÉ DE L'ÉTHANOL

Le lien avec Katrina, c'est avant tout la question de l'éthanol. L'ouragan a





IL MANQUE la volonté politique d'orienter la production agricole suisse vers la filière des biocarburants.

menacé le complexe pétrolier du golfe du Mexique. Dans un contexte de hausse persistante du cours du baril, l'éthanol peut être considéré comme un substitut possible au pétrole. Son cours a soudain progressé et les opérateurs ont spéculé sur la quantité de cannes que les premiers producteurs, les Brésiliens, allaient orienter vers l'éthanol plutôt que vers le sucre. Il n'en fallait pas plus pour faire flamber, même temporairement, le sucre.

TENDANCES À LONG TERME

Si l'histoire de Katrina sera sans doute rapidement oubliée, les tendances en jeu, sur le long terme, vont persister. Et elles sont porteuses pour l'ensemble du marché sucrier. L'éthanol a pris pied, durablement, comme un complément et même un substitut aux carburants automobiles. Sa vogue, au Brésil, ne se dément pas. Près de 15% de la consommation d'essence au Brésil sont constitués d'éthanol. Elle va être dopée, sans conteste, par le développement des voitures Flex-Fuel, des véhicules do-

tés d'un dispositif permettant d'utiliser un carburant jusqu'à 100% éthanol. Le prix de celui-ci devenant, à la pompe, moins élevé que celui de l'essence d'origine pétrolière, les ventes de voitures Flex-Fuel explosent. Elles représentent, au Brésil, les deux tiers des ventes de voitures neuves. Du coup, les producteurs de cannes à sucre orientent leur récolte de plus en plus vers la production d'énergie. Douze usines de traitement sont en cours de construction au Brésil, essentiellement tournées vers l'éthanol et non le sucre. A ce potentiel intérieur s'ajoute la capacité d'exportation des Brésiliens. Ils vendent aux Etats-Unis, en Inde mais aussi au Japon et en Suède.

L'EUROPE ET LE MARCHÉ MONDIAL

L'ensemble de ces marchés va donc amener le Brésil à privilégier l'éthanol sur le sucre. Selon des sources locales, la production brésilienne de sucre devrait croître de 3% l'an dans les prochaines années contre plus de 8% l'an pour l'éthanol. Un phénomène qui durera aussi longtemps que restera élevé le cours du pétrole. Conséquence: face à une demande sucrière qui reste soutenue, l'offre mondiale sera modérée. L'Europe a-t-elle raison de s'en retirer, au travers de la future réforme du règlement sucre? S'il est concevable de remettre en cause les subventions à l'export, compte tenu des pressions politiques des autres pays, faut-il pour autant s'interdire durablement d'exporter? Non, répondent les professionnels français qui observent de près la hausse des cours mondiaux et la comparent à la baisse des prix européens induits par la réforme du règlement.

L'AGRICULTURE SUISSE

Plus le prix du baril de pétrole augmentera, plus la production d'énergie à base de biomasse deviendra intéressante. Pourtant, si le prix du pétrole augmentait à tel point que la production de biocarburant devienne économiquement intéressante, cela impliquerait que le carburant vert produit en Suisse serait, sur le marché intérieur, mis en concurrence avec le carburant issu du marché mondial. Sans soutien et sans protection à la frontière, le biocarburant produit par l'agriculture suisse aurait à affronter sur le marché, par exemple le biocarburant brésilien.

Lorsque l'on connaît les différences de contexte de production agricole entre ces deux pays, on mesure la difficulté pour le biocarburant suisse d'être concurrentiel. Qu'il s'agisse des structures d'exploitation, des coûts de production, des frais de main-d'œuvre ou du respect de l'environnement, il existe entre ces deux agricultures un fossé qui n'est pas près d'être comblé.

Si l'agriculture helvétique devait consacrer une partie importante de ses surfaces à la production d'énergie, cela ne pourrait se faire qu'avec des mesures de soutien ou une protection à la frontière. C'est un enjeu important pour l'agriculture. La Suisse a-t-elle la volonté de se garantir un minimum de souveraineté énergétique en biocarburant au travers de son agriculture?

Pour l'immédiat, espérons qu'elle daigne renforcer sa souveraineté alimentaire.

**AGRAPRESSE
ET CHRISTIAN PIDOUX**

Une opportunité pour produire des biocarburants

PROPOS RECUEILLIS
 PAR CHRISTIAN PIDOUX

● Interview de Willy Gehriger, président de la direction de fenaco, au sujet des possibilités de développement du biocarburant en Suisse.

Agri: fenaco en sa qualité de plus gros acheteur de produits végétaux en Suisse étudie-t-elle la possibilité de produire des biocarburants?

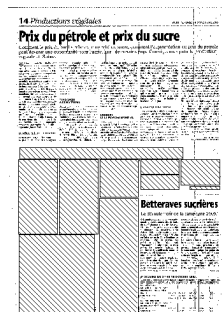
Willy Gehriger: Oui, le marché suisse est demandeur et cela pour deux types de produit. Soit du biodiesel à base de colza, soit du bioéthanol à base de céréales ou de betteraves en remplacement de l'essence. Nous étudions plusieurs projets de production d'énergie en agriculture et dans ce cadre nous avons d'étroits contacts avec Alcosuisse. Nous sommes également partie prenante dans un projet de production de biogaz à base d'engrais de ferme dans le canton de Lucerne. Des projets existent, ils sont techniquement réalisables mais la Suisse n'offre, pour l'instant, pas des conditions cadres favorables à ce développement.

Pourquoi ces projets n'avancent-ils pas? N'est-on pas en train de prendre du retard par rapport à d'autres pays?

W. G.: En effet, certains pays avancent plus vite que la Suisse dans ce domaine. Cela est dû essentiellement à deux raisons. La première est que l'agriculture de ces pays produit des bien excédentaires en grandes quantités, notamment de la betterave sucrière et des céréales. Ce n'est pas le cas de la Suisse. Nous importons des céréales fourragères et notre taux d'autoapprovisionnement en sucre est de 80%. Rappelons que nous sommes le pays au monde à importer le plus de produits alimentaires par habitant. Ce contexte ne favorise pas la production de biocarburant. La seconde raison est qu'il n'y pas de volonté politique d'assurer un minimum de souveraineté énergétique en biocarburant. L'Allemagne, qui politiquement tient à produire une part de son énergie sous forme de biocarburant, a pris les mesures politiques nécessaires. Il s'agit, d'une part de la défiscalisation totale des biocarburants, d'autre part de la protection à la frontière par une taxe d'importation sur les biocarburants importés. Sans ces deux mesures, il est illusoire de penser développer en Suisse une filière bioéthanol.

Quel type de projet le groupe fenaco envisage-t-il?

W. G.: Les investissements liés à la production de bioéthanol sont importants. Nous avons imaginé participer à une des deux usines de production éventuellement prévues sur le territoire national. Nos projets sont en attente d'un signe politique fort. Nous ne pouvons pas investir l'argent des payans sans un minimum de garantie de la part de la Confédération. Ce type d'investissements s'amortit sur une



vingtaine d'années. Pour les réaliser, il faut que les principes de défiscalisation du biocarburant et de protection à la frontière soient acquis. C'est loin d'être le cas aujourd'hui. La classe politique suisse a de plus en plus de peine à reconnaître la nécessité de la souveraineté alimentaire. Il va couler encore passablement d'eau sous les ponts avant qu'elle ne reconnaisse l'utilité d'une production indigène de biocarburant. Il faut encore souligner que le territoire suisse n'est pas particulièrement bien adapté à la production végétale de masse.

Quel avenir pour le dimethylester de colza?

W. G.: Actuellement, le marché est très demandeur et l'unité de production d'Eco Energie Etoy n'a aucune difficulté à écouler sa production. Il faut pourtant se rappeler que cette filière fait l'objet d'un soutien important de la Confédération, ne serait-ce que par les primes de culture accordées au colza. Sans cette prime, l'opération devient économiquement difficile. En Suisse, il y a probablement de la place pour trois usines comme celle d'Etoy. On ne peut pas multiplier les surfaces de colza indéfiniment, et cela pour des raisons agronomiques de respect des règles de rotation. Sur le plan politique, aucun signal n'est donné pour soutenir de nouvelles unités de production de biodiesel à base de colza.

Pensez-vous qu'une augmentation massive du prix du pétrole soit une opportunité pour l'agriculture Suisse?

W. G.: La paysannerie en Suisse consomme pour 380 millions de francs par an d'énergie. La première conséquence d'un renchérissement du pétrole est une augmentation des coûts de production agricole. Ensuite, on peut imaginer que cette augmentation renchérisse également le coût des transports des produits agricoles importés. Il ne faut cependant pas y voir une opportunité, car le coût du transport maritime et fluvial est particuliè-

rement bon marché. Pour toutes les marchandises non périssables entrant en Suisse par le rail et part voie fluviale, une augmentation du prix du pétrole ne les rendra pas moins concurrentielles. Il en va autrement pour les produits frais importés par avion, mais il ne s'agit ni de betteraves, ni de céréales. Je pense que les paysans suisses ne doivent pas trop se réjouir d'une augmentation du prix du pétrole. Plus que tout, c'est la protection à la frontière et une volonté politique forte qui pourrait rendre la production de biocarburant intéressante pour l'agriculture.



WILLY GEHRIGER: «Nous étudions plusieurs projets».