

La ruée vers l'Or vert: miracle ou illusion?

Respectueux de l'environnement, les biocarburants pourraient alléger la facture pétrolière, réduire notre dépendance énergétique, créer une nouvelle industrie de pointe et procurer des débouchés pour l'agriculture. Le National vient d'ailleurs de se prononcer pour leur développement. Mais que peut-on vraiment attendre de ces carburants écolos? Peuvent-ils devenir les pétroles verts de demain? Enquête.

Sébastien RUCHE

La double décision du Conseil national du 5 octobre dernier reflète bien le climat d'euphorie dans lequel baignent les biocarburants. A une écrasante majorité, la Chambre du peuple a décidé, d'une part, d'exonérer les carburants issus de matières premières renouvelables (betterave, bois) et, d'autre part, de fixer des quotas – temporaires – aux importations de bioéthanol.

De quoi enchanter les paysans suisses, dont le lobbyisme a fini par payer. «C'est une chance pour certains agriculteurs d'avoir de nouveaux revenus», explique Heinz Hänni, expert en environnement, énergie et transport à l'Union suisse des paysans. Surtout que les négociations à l'OMC et les accords de libre-échange ont fait pression sur les prix agricoles.»

Une OMC qui pourrait voir d'un mauvais œil le contingentement prévu des importations de biocarburants, à 150 millions de litres pour commencer, avec

une hausse de 10 millions de litres par an ensuite. Sur les 7 milliards de litres de carburant consommés chaque année en Suisse, 350 millions devraient être produits localement. Soit 0,5%. Ce qui représente la culture de 10 000 hectares de surface agricole. Mais ces quotas ne devraient durer que dix ou quinze ans.

L'essor d'une nouvelle industrie

Le temps pour l'industrie de développer la production d'une essence bio à croix blanche. Chargé de la promotion du bioéthanol suisse, Alcosuisse, le centre de profit de la Régie fédérale des alcools, veut «créer une nouvelle industrie, très pointue technologiquement, et qui favorisera le respect des engagements du Protocole de Kyoto», explique son directeur, Pierre Schaller. L'intérêt du bioéthanol est qu'il génère des émissions de dioxyde



Objectif d'Alcosuisse: mettre 85% de bioéthanol dans chaque réservoir, d'ici une vingtaine d'années.

de carbone neutres, puisque la quantité de CO₂ émise lors de la combustion équivaut à celle consommée par les plantes et le bois utilisés pour produire le bioéthanol au cours de leur croissance.

La stratégie d'Alcosuisse consiste «à progressivement augmenter la part de bioéthanol qui est

mélangée à l'essence traditionnelle», explique Pierre Schaller. Pour l'instant limitée à 5% (E 95) ou 15% (E 85). Le but, à long terme, serait de «mettre 85% de bioéthanol dans chaque réservoir, d'ici une vingtaine d'années. Ce qui signifierait que le quart du carburant consommé alors en Suisse sera

©UE



Les surfaces cultivées actuellement en Suisse pourraient fournir 5 à 10% de la consommation de carburants.

produit localement.» Et à un prix «inférieur de 20% à celui de l'essence». Un objectif ambitieux qui ne sera atteint que si d'importantes usines voient le jour.

La technologie suisse, qui mise sur la multiplication des matières premières utilisables (céréales, betteraves, mais aussi déchets de bois), fait des envieux à l'étranger et aiguise les appétits d'entreprises suisses. «Nous travaillons déjà, confidentiellement, avec des industriels qui souhaitent investir dans la filière bioéthanol dès que le feu vert politique sera confirmé», explique un Pierre Schaller qui ne donnera pas de noms. On parle d'une usine dans le Jura, qui viendrait compléter les centres de production de Lucerne et de Delémont.

Blason redoré

D'autres industriels n'ont pas ce souci de discrétion, bien au contraire. A commencer par les constructeurs automobiles, ravis de redorer leur image de marque. Le suédois Saab a ainsi sorti en septembre en Suisse des voitures fonctionnant à l'E85. «Mais aussi à l'E95 ou à l'essence traditionnelle ou à n'importe

quel mélange des trois», précise Christoph Bleile, Public Relations Manager de General Motors Suisse. Une facilité d'usage à laquelle s'ajoutent «un gain de puissance de 20% et une hausse de 16% du couple lorsque le véhicule carbure au E85», continue le communicateur.

Autre indicateur de la popularité des essences vertes: leurs producteurs ont le vent en poupe sur les marchés financiers. Au premier trimestre 2006, le cours du producteur d'éthanol britannique Renova Energy a gagné 55%, quand ceux de ses concurrents espagnol Abengoa et américain Pacific Ethanol bondissaient respectivement de 62 et 63%. Alors que les bourses européennes et américaines progressaient de 3 et 6%...

Enthousiasme modéré des Verts

Certains voient dans ces évolutions boursières la formation d'une bulle semblable à celle de l'internet des années 2000. D'autres doutent ouvertement de la viabilité réelle des biocarburants. A commencer par les Verts qui, ayant voté le projet de

loi au National «avec un optimisme modéré», émettent «des craintes que tout cela ne soit qu'un mirage ou un trompe-l'œil», selon la conseillère nationale Anne-Catherine Menétrey-Savary.

S'appuyant sur ce qui se passe dans les pays producteurs de bioéthanol en Amérique du Sud ou en Asie, la Vaudoise remarque que «la culture intensive des matières végétales de base» se fait «au détriment des cultures vivrières et de la forêt tropicale». Rouler bio reviendrait selon elle «à exporter les nuisances de notre développement». Sans compter «un processus de fabrication qui nécessite parfois plus d'énergie qu'il n'en produit», conclut Anne-Catherine Menétrey-Savary.

Le bilan énergétique du bioéthanol pourrait certes être amélioré, puisqu'avec la technologie actuelle, 40% de la masse d'une plante utilisée pour produire du biocarburant part en déchet ou en sous-produit agricole ou industriel. «La solution à ce problème d'efficacité peut venir des biocarburants de seconde génération», explique Pierre Schaller, d'Alcosuisse. Ces bioessences dites «cellulosiques» sont produites à base des tiges de n'importe quel végétal, ce qui permet de valoriser les déchets de végétaux ou de bois.» Une solution d'avenir déjà à l'étude en Suisse.

Manger ou conduire, il faut choisir

Cette valorisation des déchets agricoles et forestiers permettrait de contourner le dilemme de l'affectation de la production agricole. Il est facile d'imaginer un scénario dans lequel les paysans préféreraient vendre leurs récoltes plus cher à des pétroliers, plutôt que de les transformer en nourriture et en tirer un revenu moindre. On risquerait donc à l'avenir de rouler propre mais de manger moins...

Même les agriculteurs en sont conscients. «Les surfaces cultivées actuellement en Suisse pourraient fournir 5 à 10% de la consommation de carburant, une proportion plus importante se ferait au détriment de la production de nourriture», reconnaît Heinz Hänni, de l'Union suisse des paysans.

Le rôle des biocarburants, même de seconde génération, demeurera donc forcément modeste. Une étude européenne a montré qu'il faudrait par exemple mobiliser 80% du territoire français pour remplacer l'intégralité du pétrole utilisé par les transports dans ce pays par du bioéthanol produit à partir de betterave. Et 183% s'il est produit à partir de blé...

Le remplacement des carburants fossiles passe donc par «des biocarburants aux origines multiples», explique Michel Perraudin, de l'Ecole d'ingénieurs de Genève, dont le laboratoire a mis au point une bioessence issue de déchets végétaux, essentiellement des agrumes. «Sa particularité est qu'elle a la même composition chimique que l'essence traditionnelle, poursuit le scientifique. Elle ne nécessite donc aucune modification des moteurs ou des réseaux de distribution.» Mieux qu'un carburant de substitution: un équivalent au pétrole. «Qui n'implique donc pas une surconsommation de 20% comme le bioéthanol», glisse au passage Michel Perraudin. Seul bémol: une légère odeur de compost. Mais toutes les avancées technologiques ne doivent pas reléguer aux oubliettes «des idées décadentes d'efficacité énergétique et d'économies d'énergie», rappelle la conseillère nationale verte Anne-Catherine Menétrey-Savary. Ou comment rappeler des fondamentaux dans l'euphorie ambiante qui entoure les biocarburants.