

ENVIRONNEMENT | Disponibles en Suisse, les Saab BioPower digèrent le biocarburant

# De l'essence verte au lieu d'or noir

Denis Robert / ROC

Les biocarburants ont le vent en poupe, car contrairement aux carburants fossiles, ils ne contribuent pas au réchauffement climatique.

Les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de leur combustion sont en effet compensées en grande partie par les quantités de carbone que les végétaux ayant servi à les fabriquer ont absorbées dans l'air ambiant, pendant leur phase de croissance, par le processus de photosynthèse. Mais pour l'instant, les biocarburants alimentent surtout les conversations. Deux cantons romands (d'abord Neuchâtel, puis Genève) ont certes annoncé que leurs véhicules de police rouleraient désormais au bioéthanol, mais il s'agit en l'occurrence d'essence ordinaire additionnée de 5% d'alcool. D'autres pays ont été plus vite et plus loin en proposant à la pompe du bioéthanol E85, composé de 85% d'alcool et seulement 15% d'essence. C'est le cas de la Suède, leader européen en la matière, qui entend s'affranchir de sa dépendance au pétrole d'ici à 2020.

En Suisse, l'impulsion a été donnée début 2006 par Saab et Alcosuisse, une société contrôlée par la Régie fédérale des alcools. Le constructeur suédois, imité entre-temps par quelques autres, s'est engagé à importer en Suisse ses modèles transformés pour rouler aussi bien au bioéthanol E85 qu'à l'essence pure ou à n'importe quel mélange des deux carburants. L'offre BioPower comprend pour l'instant deux modèles basés sur les Saab 9-5 2.0t et 9-5 2.3t, tant en berline qu'en break. Le supplément de prix par rapport au mo-



Moyennant un supplément de prix de 1500 francs, les Saab 9-5 BioPower permettent une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de près de 80%. Déjà présentes dans plus de 25% des stations-service suédoises, les pompes à bioéthanol E85 sont encore rares en Suisse.

dèle à essence correspondant s'élève à 1500 fr., soit moins de 3% du prix de la voiture.

Outre ses vertus écologiques, le bioéthanol présente la particularité d'augmenter la puissance du moteur d'environ 20% par rapport à l'essence. En l'occurrence de 150 à 180 ch pour la 9-5 2.0t BioPower et de 185 à 210 ch pour la 2.3t BioPower. Mais il a également

pour inconvénient d'augmenter la consommation, l'écart pouvant atteindre 30% selon les conditions d'utilisation. Avec une essence à 1 fr. 60 le litre, il faudrait donc que le biocarburant E85 n'excède par 1 fr. 20 pour être compétitif. C'est sans doute cela qui retarde sa diffusion dans notre pays, car sur les 22 stations-service Agrola délivrant de l'E85 – dont deux seule-

ment en Suisse romande – annoncées pour le premier trimestre 2007, très peu sont déjà opérationnelles. D'où l'urgente nécessité d'une détaxe des carburants verts. Mais la révision de la loi sur l'imposition des huiles minérales est en bonne voie. Elle prévoit des allègements fiscaux sur les carburants écologiques, les pertes devant toutefois être compensées par

une augmentation de l'impôt grevant l'essence et le diesel. La révision de la loi prévoit aussi de privilégier la production de biocarburants indigènes, ce qui aurait pour effet de réduire la dépendance énergétique de la Suisse, d'offrir des débouchés à son agriculture et, peut-être, de favoriser l'émergence d'une nouvelle industrie de pointe dans le domaine de l'énergie.

**ROMANDIE  
COLBI**

Plus de 372 000 lecteurs  
du *Quotidien Jurassien*  
de *L'Express*, de *L'Impartial*,  
du *Journal du Jura*,  
de *La Liberté*, du *Nouvelliste*,

lisent cette page commune!