



# Le bioéthanol sort du bois

Les grands débuts suisses du bioéthanol sont agendés au 1er juillet, date de l'entrée en vigueur de l'exonération des biocarburants. Reste à dissiper les malentendus.

» Le projet pilote de bioéthanol mené en Suisse va faire autorité, car ce carburant est exclusivement obtenu avec des matières ligno-cellulosique (bois) de seconde génération: ce constat prometteur du groupe d'intérêt BioE contraste avec la mauvaise presse du bioéthanol. Le fait que la production helvétique, obtenue dans le cadre du projet Etha+ sous l'égide d'Alcosuisse, provient de déchets de bois locaux est souvent occulté par des amalgames voulant que ce carburant contribue à affamer les populations. Gros plan sur la réalité suisse.

**La base légale** | Les choses sérieuses débuteront le 1er juillet. A cette date, les biocarburants (bioéthanol, biogaz, biodiesel, etc.) seront mis au bénéfice d'un allègement fiscal. De plus, l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales fixera le cadre

des produits concernés, lesquels devront obligatoirement être issus de matières premières renouvelables. En clair, ces carburants doivent provenir de la biomasse ou d'autres agents énergétiques renouvelables. En outre, un volet de l'ordonnance impose des exigences de production socialement acceptables. Des dispositions qui donnent des garanties tant pour le bioéthanol produit en Suisse que celui importé.

Dans l'immédiat, peu de changements sont à attendre. Le prix du bioéthanol E85 (85% d'éthanol, 15% d'essence sans plomb 95) ne variera pas, étant donné que la production provenant de l'usine d'Attisholz (SO) bénéficiait déjà d'une exonération fiscale vu son statut de projet pilote. Les regards se tournent désormais vers une production à plus large échelle. Alors que la capacité maximale est actuellement de 6 mio.

de litres d'éthanol, Alcosuisse mène des pourparlers avec des investisseurs privés pour la création d'une usine dont la production pourrait culminer à 130 mio. de litres. Le directeur d'Alcosuisse, Pierre Schaller, confirme des discussions avec les régions de Delémont et Neuchâtel. Cependant, l'évolution achoppe sur l'absence de critères légaux suffisamment précis concernant les aspects durables des biocarburants, divers offices fédéraux devant encore statuer sur la chose. Aussi, les intéressés hésitent-ils à se lancer, et la mise en service d'une usine d'éthanol, même de petite dimension, n'interviendra pas avant l'horizon 2009.

Dans le commerce, le bioéthanol est vendu sous forme E85 ou E5. La qualité E5

Suite en page 21



**Pas de pétrole mais des forêts: le bioéthanol suisse est produit avec des déchets de bois locaux jusqu'ici utilisés sous forme de compost ou laissés à l'abandon.**

Suite de la page 19

n'apparaît pas directement à la pompe, car elle est en principe contenue dans l'essence sans plomb 95 standard. Le centre technique du TCS estime que le mélange formant cette qualité d'essence a absorbé 2 mio. de litres d'éthanol l'an dernier. A titre de comparaison, le TCS est d'avis qu'il faudrait environ 230 mio. de litres d'éthanol pour couvrir sous forme E5 la consommation d'essence en Suisse. Reste à résoudre un problème d'évaporation excessive de l'E5 durant la saison chaude contrevenant aux normes de l'ordonnance sur la protection de l'air (Opar).

**E85 en vedette** | Sans conteste, le bioéthanol E85 fournit un impact plus spectaculaire dans la perspective de la réduction du CO<sub>2</sub> (gaz à effet de serre). Ce carburant est destiné aux voitures flex-fuel qui fonctionnent indifféremment à l'E85 ou à l'essence. Encore discrète, leur diffusion pâtit de la mauvaise réputation faite au bioéthanol. A tel point que certains concessionnaires rechignent à vendre ces modèles. Pourtant, le Département fédéral des transports a fixé à 75% la part de leurs émissions de CO<sub>2</sub> sans incidences sur le climat. Un fait mentionné dès juillet sur l'étiquetteEnergie. A titre d'exemple, une voiture flex-fuel dégageant 167 g/km de CO<sub>2</sub> en mode essence sera considérée comme n'émettant que 42 g/km en mode E85.

C'est d'ailleurs le principal argument des véhicules flex-fuel. Car ils n'apportent

## «On pourra sélectionner les filières»

### » Quelles opportunités ouvre la loi sur les biocarburants?

La Suisse est le premier pays au monde à prescrire que les biocarburants doivent répondre à des critères de développement durable et, ce faisant, respecter des aspects sociaux et environnementaux. La loi assure désormais que seules les bonnes filières de production des biocarburants seront retenues. Jusqu'ici, cela dépendait du bon vouloir des producteurs.

### Et la matière première?

On continuera à utiliser des déchets de bois. Par la suite, beaucoup de matières sont envisageables, pour autant qu'elles ne prétendent pas les cultures vivrières. Il est possible d'utiliser la partie non alimentaire des plantes,

comme les tiges et les cosses du blé. Des plantes spécifiques pour la fabrication d'éthanol, tel le miscanthus - il produit 10 000 l d'éthanol à l'hectare -, promettent de gros rendements. Cette plante se récolte plusieurs années d'affilée et ne nécessite pas de labourage. Un plus pour le bilan CO<sub>2</sub>. On peut aussi imaginer que certains secteurs de l'agriculture suisse, mis en difficulté par les futurs prix européens, se lancent dans les plantes énergétiques. << **MOH**



Nicolas Macabrey, chargé du projet Etha+ lancé par Alcosuisse.

pas de gros avantage, ni d'ailleurs d'inconvénients notoires, sur le plan financier. Un calcul du TCS montre que le surcroît de consommation en mode E85 (+30% environ) n'est pas forcément compensé par le prix inférieur de ce carburant (voir ci-dessous). S'ajoutent à cela un prix d'achat et un entretien pouvant être légèrement plus élevés que leurs pendants à essence. Il n'empêche que les véhicules flex-fuel offrent une opportunité intéressante de s'affranchir des

énergies fossiles, qui plus est avec une production locale estampillée écologique. Face au spectre d'un baril de pétrole à 200 dollars, ce n'est pas négligeable, même si la diffusion du produit de niche qu'est le bioéthanol demeurera sans doute limitée. < **Marc-Olivier Herren**

### Info Touring

Données sur le bioéthanol sous [www.etha-plus.ch](http://www.etha-plus.ch), [www.bioe.ch](http://www.bioe.ch). Voitures flex-fuel: [www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)



Le bioéthanol E85 est reconnaissable au manchon bleu.

## Bioéthanol E85: aspects pratiques et prix

Selon la théorie des biocarburants, les émissions de gaz carbonique des véhicules flex-fuel sont compensées par le CO<sub>2</sub> préalablement absorbé par les plantes servant à produire l'éthanol. Dans la pratique, les émissions de CO<sub>2</sub> d'un modèle E85 sont inférieures de quelques pour-cent à celles d'une voiture standard.

Exempté de l'impôt sur les huiles minérales, le bioéthanol E85 coûtait à fin mai 1,54 fr./litre contre 1,94 fr./l pour l'essence sans plomb 95. Le prix du bioéthanol équivaut donc à 79% de celui de l'essence. Afin de ne pas avantagez excessivement ce biocarburant, la nouvelle législation stipule que le prix du bioéthanol ne doit pas être inférieur à 70% de l'essence. Exemple: si le prix de l'E85 s'établit à 1,60

fr./l, celui de l'essence sera au maximum de 2,30 fr./l. Par ailleurs, le manque à gagner induit par la détaxe des biocarburants sera répercuté par une légère hausse de l'essence (diesel exclu) estimée à un maximum d'environ 2 ct./l.

La diffusion du bioéthanol est notamment liée à la palette de voitures flex-fuel. Pour l'instant, seules six marques proposent une vingtaine de modèles acceptant le bioéthanol E85 et l'essence. Une autre inconnue tient au réseau de stations-service E85. D'une quarantaine actuellement, le nombre des points de vente devrait passer à une soixantaine en fin d'année. La couverture du pays reste toutefois inégale, tandis que les grands groupes pétroliers adoptent une politique attentiste. **MOH**