Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2007)
Heft: 1726

Artikel: Du "Max Havelaar" dans votre moteur
Autor: Hartmann, Dominique
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1024279

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Du «Max Havelaar» dans votre moteur

Dominique Hartmann, ATE (20 mars 2007)

Le Parlement vient d'approuver la défiscalisation des carburants alternatifs issus de la biomasse suisse. C'est en fonction de leur contribution à la diminution des émissions de CO2 que l'ampleur de la détaxe devrait être fixée. La décision donne une chance supplémentaire à la production indigène. Il ne reste plus qu'à créer un label permettant contrôles et lisibilité.

En matière de biocarburants, les gardes-fous semblent se mettre en place. Gardes-fous, car à l'heure où les gouvernements jouent toujours davantage la carte de ces nouveaux carburants pour asseoir leurs promesses de réduction de CO2, les spécialistes de l'environnement (parfois même ceux de l'Etat en question) mettent en garde contre de possibles illusions et des effets pervers liés à ce développement. Gratifiés très tôt du nom rassurant de «biocarburants», ceux-ci bénéficient aussi d'un large capital de confiance auprès du grand public. Il aurait mieux valu parler, dès le début, d'«agro-carburants» (quoique ce terme évoque moins les ressources forestières) ou de carburants alternatifs. Car ce «bio»-là n'a rien à voir avec celui du label alimentaire Bio Suisse.

Il y a plusieurs années que l'Agence internationale de l'énergie (AIE) rappelle que s'ils émettent généralement moins de monoxyde de carbone (CO) et de dioxyde de soufre (SO2), les carburants verts produisent en revanche davantage d'hydrocarbures et d'autres composés toxiques. Elle prédisait aussi le renchérissement du prix de l'alimentaire. Le Mexique vient d'en faire les frais, où le prix de la tortilla a doublé suite à l'envolée du cours du maïs. L'AIE estimait aussi que pour remplacer seulement 5% de la consommation de carburant de l'Union européenne (UE), 15% des terres européennes seraient nécessaires. Dans une Europe qui a mal à sa paysannerie, bien sûr, les biocarburants sont une aubaine. En Suisse, les plantations spécifiques pourraient concerner 10'000 hectares de surface agricole. Du coup, les pressions s'accumulent sur ces débouchés qui doivent forcément être vertueux, comme si les politiques agricole, énergétique et environnementale poursuivaient les mêmes objectifs.

Heureusement, les dispositions adoptées par le Parlement prévoient de n'exonérer les carburants verts que si leur bilan écologique global est positif. Les exigences minimales en seront fixées par le Conseil fédéral. Celui-ci s'appuiera sur l'écobilan complet des produits énergétiques auquel se sont attelés trois offices fédéraux : l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et l'Office fédéral de l'agriculture (OFAG). Cet écobilan est le résultat d'un travail de plusieurs années et paraîtra ce printemps. Si certains biocarburants permettent d'économiser 30 à 50% de gaz à effet de serre, il apparaît déjà que d'autres n'amènent tout simplement aucune réduction de CO2, en raison de leur mode de production utilisant par exemple intensivement pesticides et herbicides. Les carburants issus de déchets sont en revanche les plus prometteurs, aussi bien au niveau des gaz à effet de serre que des autres atteintes à l'environnement. La biomasse forestière, abondante en Suisse, semble ouvrir aussi des perspectives intéressantes: la Suède prévoit de remplacer d'ici 2020 l'entier de sa consommation de pétrole en transformant son bois en bioéthanol.

La Suisse ne produit et ne produira jamais tout le biocarburant dont elle a besoin. Notamment en raison de la faible productivité de nos cultures, en comparaison avec la productivité des climats tropicaux, et de l'exiguïté du territoire. Elle recourt donc à des importations et y recourra encore davantage lorsque la demande augmentera, même si les biocarburants de deuxième génération à base ligno-cellulosique, plus productifs, seront alors au point. Or, la production et l'exploitation du bioéthanol et du biodiesel s'accompagnent aujourd'hui déjà de problèmes écologiques et sociaux : ils exigent souvent des monocultures qui appauvrissent la biodiversité et le paysage, comme le montre la destruction de la forêt amazonienne en faveur de plantations de soja. Des conditions de production socialement acceptables sont «recommandées», selon le vœu du Conseil des Etats. La création d'un label faciliterait le contrôle de ces deux points. Et aiderait consommatrices et des consommateurs, toujours plus nombreux à vouloir rouler «vert» et social, à trier le bon grain de l'ivraie.