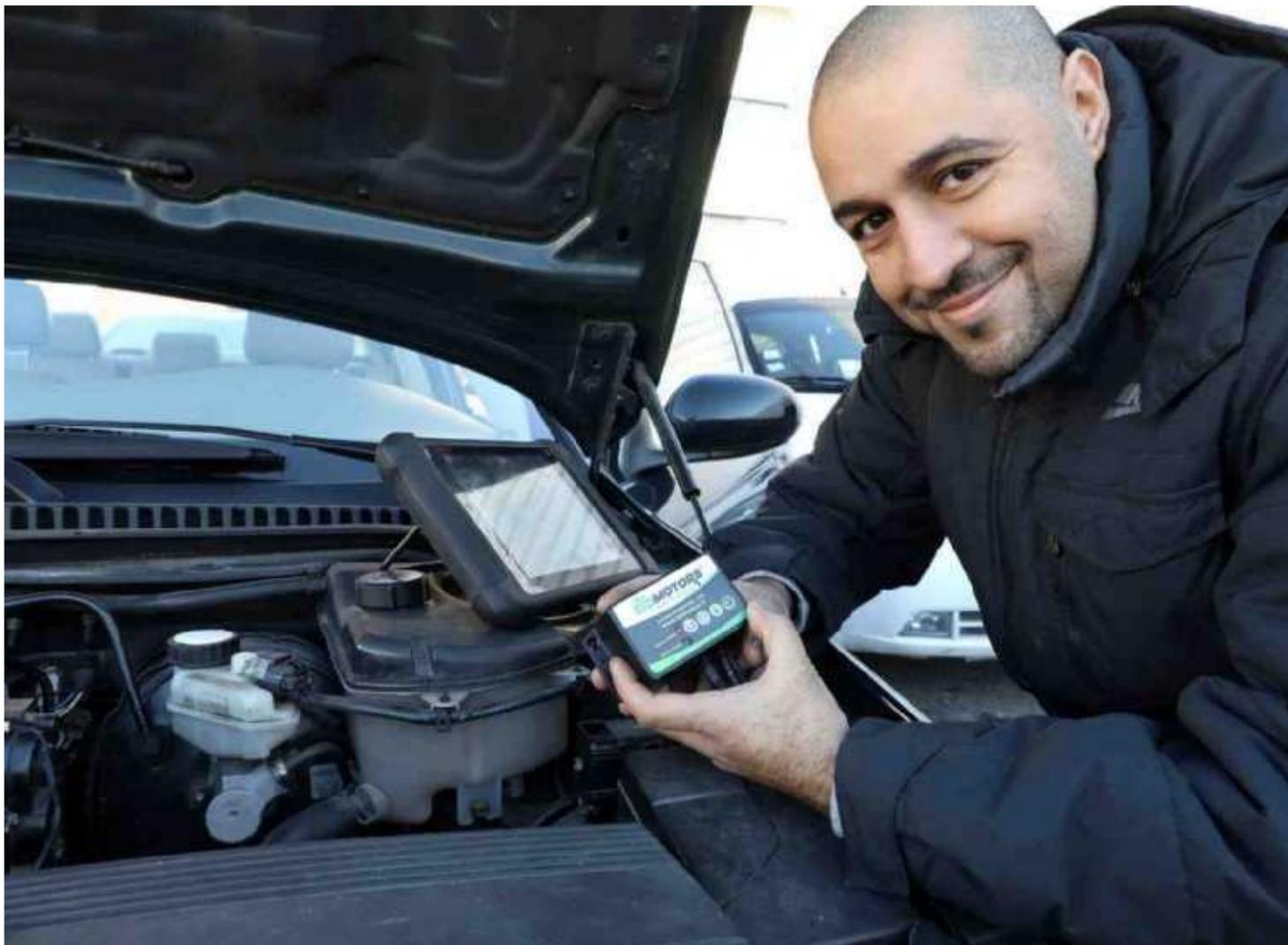


Plein cadre

Décryptage

Le bioéthanol est-il le carburant miracle ?

Autrefois clandestin avant d'être récemment homologué, l'usage de ce carburant moitié moins cher commence à faire tache d'huile. Son impact environnemental est un peu plus nuancé



Mérignac (Gironde). Depuis l'homologation des boîtiers, le Cactus garage de Mustapha ne désemplit plus. PHOTO STÉPHANE LARTIGUE/«S O»

Sylvain Cottin
s.cottin@sudouest.fr

Pour les plus riches aussi, il n'y a pas de petits profits. Ces derniers jours, au garage Cactus de Mérignac (Gironde), Samuel aura successivement posé son petit boîtier magique sur une Jaguar S-Type et une luxueuse Bentley. À 57 centimes le litre de bioéthanol vendu dans l'hypermarché voisin, ce mécanicien n'abonde plus. « J'en installe deux par jour, et nous avons quasiment un mois et demi d'attente. »

Longtemps confidentiel, l'usage de ce carburant a bondi de 55 % l'an dernier, conséquence directe de l'homologation récente du système de conversion sous le capot. Certes, encore loin de concurrencer le sans-plomb puisqu'il ne représente que 2,3 % des ventes d'essence, l'E85 a pourtant devant lui un boulevard d'autant plus dégagé qu'il reste fort méconnu du grand public. Autrefois confiné à l'illégalité de quelques petits futés

ayant peu ou prou transformé leur auto en alambic de contrebande, la hausse du prix des carburants, à l'origine du mouvement des gilets jaunes, aura encore amplifié le phénomène depuis l'automne.

1 Un geste pour la planète, et surtout pour le porte-monnaie
Ne soyons pas hypocrites, avant de chanter les louanges environnementales du bioéthanol, disons tout net que son prix ultra-compétitif en fait le principal argument. Moitié moins cher que tous les autres carburants – exception faite du GPL – c'est à se demander comment ce mélange à 85 % composé d'alcool végétal ne renverse pas davantage la vapeur.

« Sauf pour les moteurs diesel, et à de très rares exceptions près, la plupart des véhicules mis en circulation après 2001 sont compatibles », confirme Mustapha Daghis, le patron du garage Cactus, affilié au pionnier Biomotors. « Le boîtier électronique que nous posons sert juste à enrichir le moteur en carburant, histoire de compenser la

sécheresse de l'éthanol. » Et si ça ne sent toujours pas la rose à la sortie du pot d'échappement, au moins vous ne reniflerez presque rien à l'arrière des berlines labellisées Superéthanol. « La preuve, on laisse tourner les moteurs à l'intérieur de l'atelier. Avec d'autres voitures, on étoufferait aussitôt... » Selon l'étude « Du champ à la roue », publiée en 2010 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), l'utilisation de l'E85 permet d'ailleurs de réduire de 50 à 70 % les émissions de gaz à effet de serre. Du côté des particules fines, la diminution serait encore plus drastique.

L'USINE DE DIESEL AU BORD DE LA FAILLITE

Signe des temps, dans la Vienne, la Fonderie du Poitou Fonte (FPF) a été placée, dernièrement, en redressement judiciaire par le tribunal de commerce de Poitiers. Victimes collatérales de la baisse des ventes de véhicules diesel, les 400 salariés de ce sous-traitant automobile avaient vu les commandes de blocs-mo-

2 Le boîtier et l'homologation sont obligatoires

Inodore, le passage au bioéthanol n'est pas forcément indolore pour le porte-monnaie. Comptez entre 700 et 1 000 euros pour la pose et l'homologation dudit boîtier, ajoutez à cela une consommation de 10 à 15 % supérieure. Tout compte fait, les bénéfices seront pourtant vite au rendez-vous des automobilistes. Avec un prix moyen tournant autour des 65 centimes à la pompe, il ne faudra qu'une petite année et 15 000 km pour réaliser une vingtaine d'euros d'économie sur chaque plein de 50 litres. « Pendant les fêtes, mon trajet à Paris au

teurs chuter de 40 % au second semestre 2018. Le propriétaire de FPF a désormais jusqu'au 28 février pour trouver un éventuel repreneur. L'an dernier, les véhicules diesel n'ont représenté que 40 % des ventes en France, quand à leur apogée, en 2012, ils trahissaient encore les trois-quarts du marché.

volant d'une Opel Corsa ne m'a coûté que 20 euros d'essence », confirme Samuel, le mécano de Mérignac.

À condition, il est vrai, de trouver une pompe distribuant l'E85, comme en Nouvelle-Aquitaine, où seulement une centaine de stations – 10 % du réseau – sont approvisionnées. Alors que le maillage ne cesse de se densifier avec un peu plus de 1 100 stations début 2019, soit 130 de plus que l'an dernier, vous ne risquez pas, de toute façon, la panne sèche. Une fois adaptée à l'E85, votre voiture peut continuer à rouler indifféremment avec du sans-plomb classique.

À noter que plusieurs régions ont déjà mis en place des aides financières pour soutenir la conversion des véhicules essence au bioéthanol (Grand Est, Sud-PACA, Hauts-de-France).

3 L'herbe est-elle plus verte dans le champ d'éthanol ?

Si l'impact de la fumée blanche typique du bioéthanol est incontestablement moindre pour l'atmosphère, son empreinte écologique globale apparaît, en revanche, plus nuancée. « La fabrication des biocarburants a, bien sûr, des impacts sur l'environnement, puisque les cultures sont produites non pas de façon biologique mais traditionnelle, avec ce que cela suppose en matière de consommation d'énergie dans les engins agricoles, d'utilisation d'engrais et d'eau », pointe l'Ademe. Et c'est, au passage, autant de terres en moins destinées à l'alimentation.

« Pour monter à Paris depuis Bordeaux, mon trajet ne m'a coûté que 20 euros d'essence »

Mais quand, à l'étranger, la production d'agrocarburants entraîne parfois des déforestations massives, son impact reste, pour l'heure, assez mesuré chez nous. Champion d'Europe de la discipline, devant l'Allemagne, avec 12 millions d'hectolitres produits l'an dernier, l'Hexagone voit, pour autant, ses paysages quelque peu remaniés. Principalement tiré de la betterave sucrière et de céréales, l'éthanol made in France aurait déjà colonisé 300 000 hectares, soit 1 % de la surface agricole utile du pays.

« À partir du moment où les biocarburants sont exploités de façon raisonnée, le bilan environnemental est positif », préviennent les scientifiques de l'Ademe, tout en lorgnant sur les nouvelles générations de biocarburants. La troisième de biodiesel annoncée, faite notamment à base d'algues, laisse entrevoir un rendement élevé, une faible compétition avec les espaces agricoles et des rejets de CO2 bien moins importants que ceux de la première. En attendant, comptez environ un hectare de betteraves pour un plein de 1 000 km.