

# Le bioéthanol, la solution avant la voiture électrique ?

Il est près de deux fois moins cher à la pompe que l'essence et, dit-on, deux fois moins polluant. Le bioéthanol E85 est-il la martingale en matière de mobilité en attendant le tout électrique ?

## 1 Qu'est-ce que le bioéthanol ?

Pour les membres de La Collective du bioéthanol, qui regroupe la plupart des producteurs de ce carburant, le bioéthanol E85 est la solution idéale pour continuer de rouler en moteur à essence en attendant le remplacement de tout le parc automobile par des véhicules à émission zéro carbone.

Produit en grande partie à partir de la fermentation des sucres et de l'amidon contenu dans les betteraves ou les céréales le bioéthanol E85 s'affiche à la pompe en moyenne à 75 centimes d'euro quand le super sans plomb 95 s'envole à un peu plus de 1,75€ et le gazole à 1,60. Sur le papier, le combat plaide en la faveur de ce biocarburant qui, en plus, affiche une performance environnementale deux fois supérieure en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>.

## 2 Est-il vraiment si peu polluant ?

S'il mobilise pas moins de 55 000 agriculteurs et 300 000 hectares de terres, ce carburant est fustigé par des défenseurs de l'environnement qui accusent sa production d'être gourmande en consommation d'intrants ou produits phytosanitaires. Certains techniciens motoristes lui reprochent également d'augmenter la consommation du véhicule de 25% en moyenne.

Pas de quoi cependant freiner l'attrait pour ce carburant dont la consommation en volume progresse de 33% en un an. En effet, si seuls les véhicules Flex E85 d'origine (seules



**En 2021, les ventes à la pompe de bioéthanol ont progressé de 33 % en France.** GUILLAUME BONNAUD/« SUD OUEST »

les marques Ford, Jaguar et Land Rover le proposent actuellement) ou les véhicules dotés d'un boîtier de conversion peuvent rouler au bioéthanol E85, les acteurs de la filière et notamment des fabricants et installateurs de boîtiers de conversion se portent plutôt bien. « Nous sommes passés de 700 installations en 2017, à 25 000 en 2021 », explique-t-on du côté de FlexFuel Energy Development, un des acteurs majeurs de ce marché en France.

## 3 Qui peut rouler avec ce carburant ?

« 90% du parc automobile actuel est éligible à la conversion, nous sommes convaincus que le bioéthanol est une alternative de transition au passage au véhicule électrique », assure Agnès Bernard de TotalEnergies.

« Aujourd'hui quand l'électrique coûte 3,99 € pour 100 km, une 208 équipée d'un boîtier de conversion peut attendre un coût de 4,77 € aux 100 km », as-

sure de son côté Alexis Landrieu de Biomotors, fabricant à Vendargues (Hérault) qui envoie 2 000 boîtiers de conversion chaque mois vers plus de 600 installateurs en France.

Les boîtiers, vendus installés entre 800 et 1 000 euros l'unité seraient amortis en deux ans pour un rouleur qui réalise 13 000 kilomètres par an. « Nous visions initialement les gros rouleurs avec des grosses cylindrées, souligne Jérôme Loubert de FlexFuel, mais nous nous rendons compte que plus le prix des carburants monte et plus nous équipons des voitures des petites voitures pour des utilisateurs qui font d'abord le choix du pouvoir d'achat. »

La production française se dit prête à suivre la tendance à la hausse de l'utilisation du E85, quid du réseau de distribution ? Il semble suivre lui aussi avec 2 725 stations-service équipées à ce jour dans l'Hexagone.

**Pascal Rabiller**