

# Le bioéthanol offre-t-il vraiment une alternati

Maintenant que le litre d'essence a atteint le pallier des deux euros, de plus en plus de Français se tournent vers le bioéthanol, moitié moins cher : une solution économique mais pas forcément très écologique

Le bioéthanol, commercialisé sous le nom de Superéthanol-E85 ou E85, est un carburant où l'alcool, l'éthanol, remplace une partie de l'essence contenue dans les carburants traditionnels. Deux types d'éthanol existent : le synthétique, issu du pétrole, et le biologique, le bioéthanol, fabriqué à partir de blé, de maïs ou de betteraves sucrières. L'E85 contient entre 65 et 85 % de bioéthanol, contre 5 à 10 % dans les carburants fossiles.

Son utilisation remonte aux années 1920. Éclipsé par le pétrole dans les années 1960, il est relancé en 1973 après le choc pétrolier. Aujourd'hui, selon le site [bioethanolcarburant.com](http://bioethanolcarburant.com), 30 % des stations-service françaises le

proposent (2 739). Et, depuis plusieurs mois, il connaît un pic de popularité. Selon les chiffres de la Collective du bioéthanol, les ventes de l'E85 ont augmenté de 33 % en 2021 par rapport à 2020, pour atteindre 4 % des ventes d'essence. En cause, des taxes inférieures et donc un prix très attractif : 0,93 centime le litre en moyenne la semaine dernière en France, moitié moins qu'un carburant classique.

Si les constructeurs automobiles restent dubitatifs, certains se sont déjà lancés, comme Ford et Jaguar-Land Rover qui ont vendu près de 6 000 véhicules neufs adaptés en 2021. Il est aussi possible de convertir sa voiture. En 2021, plus de 30 000 automo-

bilistes ont installé un boîtier homologué dit « flex fuel » dans un garage agréé, soit deux fois plus qu'en 2020 selon la Collective. Mais il en coûte entre 700 et 1 600 euros, selon les installateurs. Autre option, moins onéreuse : une reprogrammation, c'est-à-dire une modification des paramètres de son véhicule. Reste que cette pratique est illégale : la loi interdisant le changement des paramètres figurant sur sa carte grise.

## **Pas une solution durable**

Si le bioéthanol coûte donc moins cher et émet moins de CO<sub>2</sub> au litre, il est nécessaire en plus grande quantité : un véhicule éthanol consomme en

moyenne 15 à 25 % de carburant en plus qu'une voiture essence. Et comme le bioéthanol provient majoritairement de cultures alimentaires, à commencer par la betterave, il faut aussi inclure les émissions de gaz à effet de serre liées à ces cultures pour évaluer son impact climatique complet. Or, sur l'ensemble du cycle, les biocarburants utilisés en Europe ont une empreinte carbone inférieure de seulement 2 % à celle de l'essence, estimait l'International Council on Clean Transportation (ICCT) dans une grande étude comparative publiée en 2021.

En outre, la production d'éthanol renforce les effets né-

fastes de l'agriculture industrielle sur les sols, l'eau et l'air. Pour produire du maïs ou des betteraves de façon intensive, l'usage de pesticides de synthèse comme les néonicotinoïdes est ainsi très souvent pratiqué, prévient l'association Inspire dans son « co-guide de l'automobile ».

Enfin, la filière pourrait se heurter à un souci de taille dans les prochaines années : sa capacité à répondre à la demande face aux réglementations européennes. L'UE limite en effet à 7 % la part de biocarburants issus de cultures alimentaires dans l'énergie des transports. En 2019, bien avant l'explosion de 2021, la France culminait déjà à 6,8 %.

# ve intéressante ?



**Certains garagistes installent des boîtiers homologués pour « convertir » les véhicules essence.** GUILLAUME BONNAUD / « SUD OUEST »