



Février 2022

Pourquoi le bioéthanol n'est pas le raz-de-marée que l'on pourrait croire

Impossible, en France, d'échapper au sujet du bioéthanol dans les médias. Face à la hausse des prix de l'essence, cette source d'énergie représenterait la solution idéale pour faire baisser le coût de son plein. Pourtant, derrière l'engouement médiatique, les voitures roulant au bioéthanol ne sont pas si nombreuses. Et, surprise, elles le sont encore moins dans de nombreux pays européens. Retour sur les raisons d'une association bien timorée entre le biocarburant et le monde de l'automobile.

Avec un prix de 0,75 centimes d'euros le litre à la pompe en France, contre 1,68 € pour le gazole ou 1,76 € pour le SP85, on comprend mieux pourquoi tous les regards se tournent vers le bioéthanol (E85). Pour autant, l'emballement des médias sur ce sujet ne semble pas tout à fait refléter un engouement réel de la part des automobilistes.

Certes, les installations de boîtiers de conversion ont augmenté, atteignant 30 000 l'année dernière dans l'Hexagone. La consommation de bioéthanol aussi : +33 % sur la période. Et avec 30 % des stations-services équipées en bioéthanol et la possibilité de mettre également de l'essence classique dans le réservoir, cette solution dispose donc d'un net avantage sur l'électrique en matière d'autonomie.

Pourtant, le E85 ne représente que 4 % du marché des essences en France, selon les chiffres du SNPAA (syndicat national des producteurs d'alcool agricole). Surtout, en Europe, le bioéthanol n'est guère mis en avant au même titre que l'électrique ou l'hybride. Un choix stratégique dont les raisons sont à chercher tant du côté des Etats que des constructeurs.

Une offre limitée de véhicules

Pour faire rouler une voiture au bioéthanol, il existe trois solutions : acheter un véhicule FlexFuel neuf, convertir son véhicule à l'aide d'un boîtier ou réaliser une reprogrammation chez un spécialiste. La première explication de la faible pénétration des véhicules FlexFuel sur le marché est avant tout à chercher du côté de l'offre.

Pour trouver un véhicule neuf aujourd'hui, il faut se contenter du catalogue de Ford et de Jaguar-Land Rover. Sur le marché d'occasion, la proposition est un peu plus étoffée, Renault ayant par exemple développé une offre assez large au début des années 2000, tant sur les Renault que sur les Dacia. Quelques modèles pour Volkswagen, plutôt un seul chez Peugeot, Citroën ou Volvo s'échangent aussi sur le marché d'occasion. Bref, difficile de trouver aujourd'hui une citadine ou une berline de milieu de gamme FlexFuel d'origine, qui plus est neuve. En Europe, les constructeurs ont donc résolument fait le choix de l'hybride et de l'électrique, mais pas franchement du bioéthanol. Ils n'encouragent guère non plus la conversion de leur flotte existante. En effet, installer un boîtier de conversion, même homologué, entraîne la perte de la garantie constructeur.

Des choix stratégiques de la part des Etats

Les constructeurs ne sont pas les seuls en cause dans la faible pénétration du bioéthanol sur le marché. En Europe, si la France, l'Allemagne, la Suède et la Finlande se démarquent en termes de consommation de bioéthanol dans les transports, le continent reste cependant à la traîne par rapport à l'Amérique Latine. Outre le peu d'empressement des constructeurs à proposer des modèles, il existe également un frein que l'on pourrait qualifier d'écologique et réglementaire.

En plus des débats sur les émissions de CO2 réelles liées à la fabrication et l'utilisation de ce biocarburant, sa production est également problématique. En effet, la part des biocarburants issus des cultures alimentaires est limitée à 7 % par l'Union européenne. En 2019, la France atteignait déjà 6,8 %. « *Dans le cadre européen, les biocarburants produits à partir de matières au fort risque d'impact sur le changement d'affectation des sols seront plafonnés puis réduits*

jusqu'à atteindre un niveau nul », peut-on même lire dans la Synthèse de la stratégie française pour le climat 2019-2023, 2023-2028, publiée par le ministère de la Transition écologique.

A cela s'ajoute une incertitude sur les prix. Une pression à la hausse sur les cours des matières premières impliquées la fabrication de bioéthanol (blé, maïs, betterave), et les prix pourraient augmenter. Sans oublier la possibilité d'un revirement de politique fiscale de la part de l'Etat.

Ni électrique, ni bioéthanol : quand les constructeurs innovent

Si le bioéthanol n'a pas conquis les constructeurs automobiles, cela ne signifie pas pour autant que les moteurs thermiques ont dit leur dernier mot. Face aux nouvelles réglementations imposant de réduire les émissions de CO2 et les pénalités financières qui menacent les grosses cylindrées, les constructeurs rivalisent d'innovation... et chacun dans des directions différentes.

Bien déterminé à favoriser les conducteurs et collectionneurs de tous ses modèles, Porsche a ainsi fait le pari de développer une énergie à base de CO2 et d'eau. Elle a déjà investi 20 millions d'euros dans une unité de production basée au Chili. La particularité de ce méthanol synthétique est qu'il pourrait être utilisé sur tous les modèles de Porsche, y compris les plus anciens. La marque vise une production de 55 millions de litres d'ici deux ans.

Chez les constructeurs japonais, certains lorgnent en direction d'autres biocarburants. Mazda mène ainsi des recherches sur un biodiesel conçu à partir d'huiles alimentaires usagées et de micro-algues, misant ainsi sur les biocarburants de troisième génération. Une voie qui tente également Subaru. De leur côté, Toyota, Kawasaki et Yamaha s'intéressent à l'hydrogène, auquel nous avons d'ailleurs consacré un article. Des initiatives qui démontrent que le tout électrique ne sera pas forcément la seule voie pour « verdir » le monde de l'automobile.



CD
CAAREEA