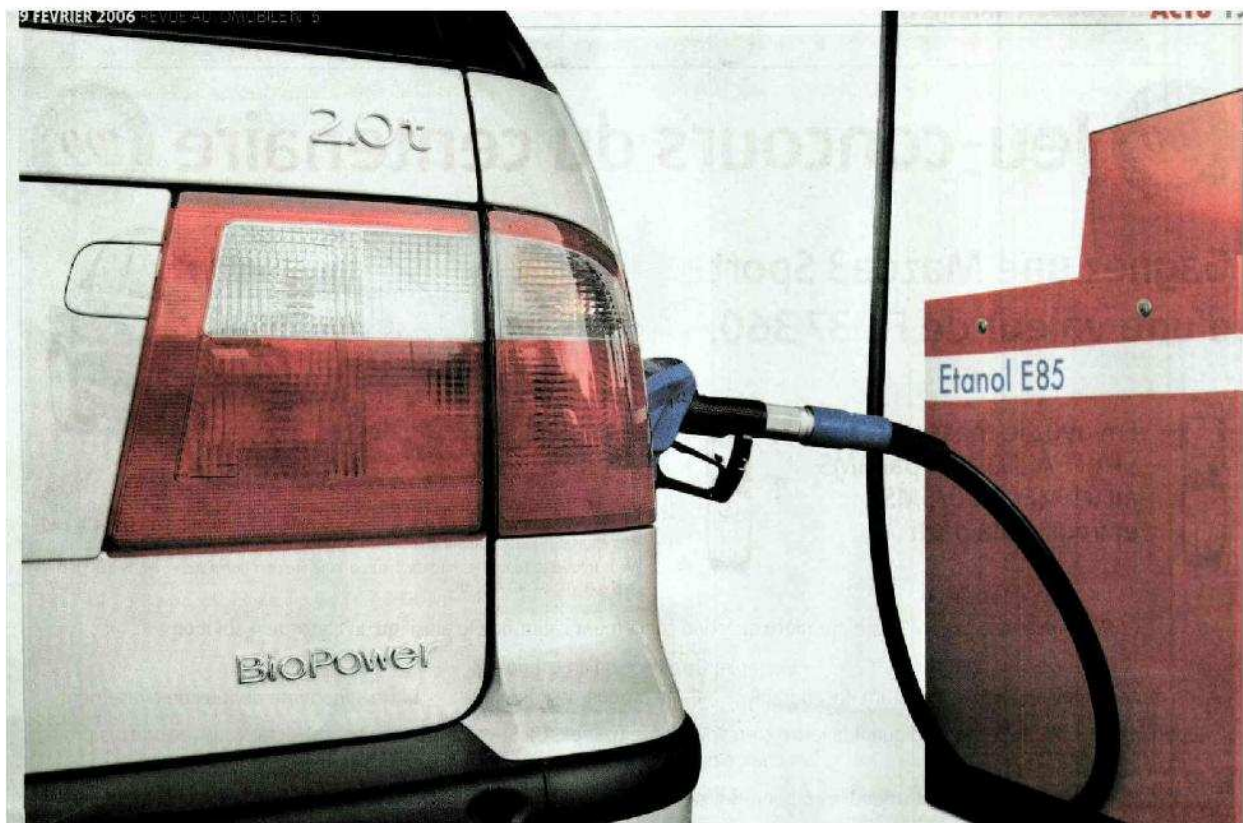


Saab et Alcosuisse coopèrent en vue de promouvoir la commercialisation rapide du biocarburant E85 en Suisse. Au Conseil fédéral de faire bouger les choses!

Et si vous mettiez une betterave dans votre moteur?



■ DENIS ROBERT

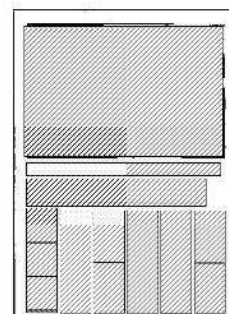
La récente flambée des prix du pétrole a relancé l'intérêt des biocarburants, qui sont pourtant presque aussi vieux que l'automobile. Pendant l'entre-deux-guerres, l'éthanol produit à partir de surplus agricoles couvrait déjà près de 10% de la consommation des véhicules dans un pays comme la France.

Mais la disponibilité d'un carburant d'origine fossile, facile à extraire donc bon marché (le pétrole!), a empêché pendant longtemps le développement de cette filière.

L'exemple brésilien

Certains pays, en particulier le Brésil, n'ont toutefois jamais cessé de produire des quantités considérables de carburant à

base d'éthanol, provenant des surplus et déchets de la culture de la canne à sucre. On n'en est pas encore là en Europe, mais cela est en train de changer. Car contrairement aux carburants fossiles, dont l'essence fait partie, le bioéthanol ne produit pas de CO₂, ce gaz à effet de serre qui contribue au réchauffement climatique. Ou plus exactement, les émissions prove-



Argus Ref 22071248

nant de sa combustion sont compensées par les quantités de CO₂ que les végétaux ayant servi à le fabriquer ont tiré de l'atmosphère pendant leur phase de croissance, par le processus de photosynthèse.

Le bioéthanol présente donc un bilan CO₂ neutre. Depuis quelque temps, ce carburant d'origine végétale connaît donc un rapide développement en Suède. Mélangé à de l'essence dans une proportion de 85/15%, il est disponible dans de nombreuses stations-service sous l'appellation commerciale E85, permettant une réduction des émissions de CO₂ d'origine fossile de 80% par rapport à de l'essence pure.

Bien décidé à surfer sur la vague du bioéthanol, Saab a lancé en Suède, durant l'été 2005, la 9-5 2.0t BioPower. En quelques mois, ce modèle s'est placé en tête des ventes de véhicules «écologiques», totalisant 2115 exemplaires vendus entre octobre et décembre 2005.

Disponible aussi bien en berline qu'en break – en attendant la gamme 9-3 dans toutes ses déclinaisons, y compris le cabriolet –, la Saab 9-5 BioPower est animée par le 2-litres turbo à basse pression, qui développe 150 ch et 240 Nm lorsqu'il est alimenté à l'essence. Avec l'E85, la puissance passe à 180 ch et le couple maxi à 280 Nm, ce qui représente une hausse respective de 20 et 16%. De quoi bon dir de 0 à 100 km/h en 8,5 secondes, contre 9,8 s en mode essence. L'E85 possède en effet

Saab a l'intention d'exporter sa technologie dans d'autres pays européens, notamment la Suisse. La 9-5 2.0t BioPower sera donc

présentée au Salon de Genève.

un indice d'octane de 104 RON, donc beaucoup plus élevé que celui de l'essence, ce qui en fait un carburant bien adapté aux moteurs turbo.

A l'essence aussi

Le moteur BioPower peut aussi fonctionner à l'essence sans que la moindre adaptation soit nécessaire de la part du conducteur. Le fait qu'un seul réservoir – le réservoir de série – soit nécessaire pour le biocarburant et l'essence constitue d'ailleurs un autre avantage de cette technologie. La gestion moteur Trionic reconnaît toutes les proportions de mélanges d'essence et d'E85 et définit donc en permanence le point d'allumage optimal et le dosage du mélange air-carburant produisant la combustion la plus complète.

Saab a l'intention d'exporter sa technologie BioPower dans d'autres pays européens, notamment la Suisse. La 9-5 2.0t BioPower sera donc présentée au Salon de Genève. Et si la procédure d'homologation et la mise en place d'une infrastructure de distribution d'E85 dans les stations-service se déroulent comme prévu, les premiers exemplaires pourront être livrés en Suisse au cours de l'été 2006. Le supplément de prix par rapport au modèle à essence est de 1500 francs.

Dans notre pays, aucune station-service ne distribue encore du biocarburant E85 (à ne pas confondre avec l'essence contenant 5% d'éthanol disponible depuis 2003 en Suisse). Or, pour s'imposer, la technologie BioPower dépend d'un réseau couvrant l'ensemble du

pays. Afin de débloquer la situation, le constructeur suédois a conclu avec Alcosuisse – un centre de profit de la Régie fédérale des alcools – un accord de coopération visant à promouvoir la distribution rapide de ce carburant à base d'alcool dans notre pays. Comme la conversion d'une station-service au bioéthanol n'impose pas de gros investissements – elle est estimée à 25 000 francs –, l'infrastructure pourrait se développer rapidement. L'E85 ne sera d'ailleurs sans doute qu'un carburant de transition avant l'arrivée de l'E100, car les constructeurs s'efforcent de mettre au point des moteurs fonctionnant à l'éthanol pur.

Exonérations espérées

Quoi qu'il en soit, il s'agira d'obtenir des réductions de taxes et des subventions telles qu'elles sont accordées ou recommandées au sein de l'UE. En Suède, les véhicules écologiques bénéficient de faveurs fiscales et ils peuvent se garer gratuitement. Apparemment, le Conseil fédéral serait favorable à une exonération de la taxe sur les huiles minérales pour la part de bioéthanol (85%) contenue dans l'E85. Une décision devrait être prise prochainement. En attendant, nul n'a encore d'idée précise de ce que coûtera l'E85 en Suisse. «1,20 franc par litre nous paraîtrait raisonnable», estime Pierre Schaller, directeur d'Alcosuisse. Sachant que l'E85 entraîne un surcroît de consommation de 20 à 25% en moyenne par rapport à l'essence, le biocarburant serait ainsi compétitif, sans toutefois offrir de substantiel avantage pécuniaire. Il ne faut toutefois pas s'attendre à ce que les biocarburants supplantent l'essence à brève échéance. En Eu-

rope, les spécialistes tablent sur une part de marché de 8% à l'horizon 2020.

La filière est néanmoins prometteuse. En Suisse, il est prévu de produire du bioéthanol dès 2007 à partir de mélasse, de betteraves sucrières et divers déchets végétaux. A partir de 2009, une usine traitera les déchets de bois. Mais les biocarburants offriront aussi de nouveaux débouchés à l'agriculture suisse, ils réduiront notre dépendance énergétique et permettront de créer une nouvelle industrie de pointe dans le domaine de l'énergie.