

# Rouler au bioéthanol cet été

**Largement répandu en Suède ou au Brésil, le bioéthanol E85 en est à ses premiers balbutiements en Suisse. Les véhicules alimentés par ce carburant mixte au bilan CO2 prometteur feront leurs débuts cet été.**

La recette miracle a pour nom bioéthanol E85. Contenant 85% d'éthanol produit à base de végétaux et 15% d'essence sans plomb 95, ce carburant mixte permet de réduire de quelque 75% les émissions de CO<sub>2</sub>, le fameux gaz à effet de serre. Ses promoteurs s'appuient sur un raisonnement fort simple: les émissions produites lors de la combustion du carburant sont compensées par le gaz carbonique absorbé par les plantes durant la phase de croissance (photosynthèse). Avantage majeur de cette technologie: elle n'exige que des modifications techniques mineures. Si la plupart des voitures peuvent déjà ingurgiter du carburant E5 (5% d'éthanol), les premiers véhicules compatibles avec le E85, des Saab 9-5 Biopower, seront

commercialisés cet été.

Seul problème, le réseau de stations-service appelé à être mis en place sous l'égide d'Alcosuisse est pour l'instant inexistant. Selon l'ex-Régie fédérale des alcools, une première station sera inaugurée en juin à Winterthur. Les prévisions les plus optimistes font état d'une dizaine de points de vente d'ici une année. Dans un premier temps, le prix à la pompe devrait être équivalent à celui de l'essence. Mais, pour Alcosuisse, l'avenir du bioéthanol 85 passe par un coût kilométrique égal, voire ultérieurement inférieur à celui de l'essence. Du fait de son potentiel énergétique plus faible, le bioéthanol entraîne un surplus de consommation d'environ 30%. Sa propagation est donc liée à des me-

sures incitatives, et plus concrètement des exonérations fiscales.

Ce carburant présente l'avantage d'être fabriqué en Suisse. Reste à savoir ce que décideront les politiques lors de la révision de la loi sur l'imposition des huiles minérales. Nombre de constructeurs automobiles sont eux prêts à lancer les grandes manœuvres. **Marc-Olivier Herren**

## Un carburant très nature... et suisse

L'éthanol constituant le bioéthanol s'obtient avec la plupart des végétaux, les plus productifs étant la betterave sucrière et la canne à sucre. Dans notre pays, Alcosuisse élabore cette substance en transformant de la cellulose dans ses usines de Delémont et de Malters (LU). Le bois utilisé est majoritairement d'origine suisse et provient entre autres des déchets de l'ouragan Lothar. Moyennant une homologation officielle, Alcosuisse dit avoir les moyens de planifier une production à grande échelle qui pourrait être alimentée par l'agriculture helvétique. Mais, outre une défiscalisation partielle ou totale du bioéthanol, ce projet suppose, tout au moins dans un premier temps, des mesures protectionnistes afin de permettre à la production locale de se développer. **MOH**





Un plein presque comme les autres, l'odeur plutôt agréable du bioéthanol en plus.

## La Saab 9-5 Biopower distille un cocktail détonant

**Courant juillet, la Saab 9-5 2.0t Biopower jouera les pionniers du bioéthanol 85 en Suisse. Essai d'un break au caractère bien trempé... qui n'attend plus que les stations.**

A part la mention Biopower, rien ne distingue ce break d'une Saab 9-5 conventionnelle. Et pour cause, hormis une gestion moteur spécifique et un revêtement des soupapes spécialement adapté, la technique est globalement restée identique. Ce n'est pas le cas des performances. Caractérisé par un indice d'octane élevé de 104 RON, le carburant E85 (85% d'éthanol, 15% d'essence) galvanise le 2 litres turbo dont la puissance passe de 150 à 180 ch et le couple de 240 à 280 Nm. Ainsi paré, le break 9-5 gagne sensiblement en tonicité et en reprise. Il dégage même une relative sportivité (0 à 100 km/h en 8,5 s), et cela grâce à la gestion moteur Trionic apte à tirer un parti maximal de l'indice d'octane.

Très spontané, ce groupe ne semble nullement souffrir de cette mutation, mis à part quelques hésitations en démarrage à froid. Le potentiel énergétique inférieur de l'éthanol se solde toutefois par une hausse notable de la consommation, soit une moyenne d'environ 14,5l/100 km sur la version automatique essayée. D'où un problème d'autonomie vu que la capacité du réservoir est restée inchangée. Mais, au besoin, la Saab Biopower fonctionne aussi avec de l'essence standard. Cette technologie séduisante est aussi abordable: les versions Biopower sont grevées d'un modique supplément de 1500 fr. **MOF**



La technologie Biopower: du tonus et 80% de CO<sub>2</sub> en moins.

