

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Band: 87 (1942)
Heft: 8

Artikel: L'utilisation de l'alcool comme carburant
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342131>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'utilisation de l'alcool comme carburant

Le développement de la motorisation de l'armée rend sans cesse plus aigu le problème du ravitaillement en benzine. Parmi les diverses solutions envisagées pour trouver des carburants de remplacement, on a suggéré le mélange d'alcool à la benzine, mesure qui avait déjà été étudiée il y a quelques années. Chacun a encore présent à la mémoire le dimanche 5 juillet 1936 où, à la grande joie des piétons, les automobilistes de la Suisse entière firent la « grève de la route », en guise de protestation contre l'arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1936 qui prévoyait l'adjonction d'alcool à la benzine.

La manifestation, fort bien orchestrée, eut un plein succès : l'arrêté ne fut jamais appliqué.

Ironie du sort : ce qu'on voulait imposer de force il y a quatre ans, est inapplicable dans les circonstances présentes car, si notre approvisionnement en benzine n'est pas brillant, la situation est tout aussi précaire en ce qui concerne l'alcool.

La Suisse consomme environ 120 000 hectolitres d'alcool par an, alors que la production indigène varie entre 30 et 50 000 hectolitres. Pour le solde, nous sommes tributaires de l'étranger. Mais, depuis le mois de mai 1940, l'importation d'alcool a cessé à peu près complètement. Si l'on voulait combler cette lacune en augmentant la production indigène, il faudrait recourir à des matières premières inemployables pour l'alimentation humaine ou pour l'affouragement du bétail, attendu que le ravitaillement en denrées alimentaires et fourragères est, lui aussi, fortement compromis. On ne

pourrait utiliser pour la fabrication d'alcool que du bois ou du carbid. Or, il y a déjà pénurie de bois. Quant au carbid, sa fabrication exige des quantités de charbon considérables. La production d'alcool industriel se heurte donc en Suisse à des obstacles insurmontables.

D'autre part, les stocks de la Régie des alcools s'épuisent rapidement. Ceux qu'on voulait liquider par contrainte en 1936 en les mélangeant à la benzine — il s'agissait d'alcool de fruits à pépins — furent employés comme alcool à brûler ou alcool industriel. Au surplus, les mesures destinées à assurer l'écoulement des fruits à pépins sans le secours de l'alambic contribuèrent à réduire la production indigène d'alcool et, partant, les stocks de la Régie, sans compter que, d'une manière générale, les récoltes de fruits de ces dernières années ont été plutôt faibles. La surproduction a donc fait place à une réelle pénurie, de sorte que l'écoulement de l'alcool ne soulève plus aucune difficulté.

Si le problème du mélange à la benzine ne s'impose plus à la Régie, qu'en est-il du point de vue de notre ravitaillement en carburants liquides ?

Avant la guerre de 1939, la Suisse consommait environ 3 millions d'hectolitres de benzine. Compte tenu de toutes les restrictions imposées par la situation, les besoins actuels sont évalués à 750 000 hl. au moins. Or, nos stocks d'alcool n'atteignent pas le quart de ce chiffre et suffisent tout juste à couvrir les besoins normaux de la population civile et de l'armée. Ces quelques indications montrent combien serait chétive l'aide que la Régie pourrait apporter aux automobilistes civils ou militaires. Par ailleurs, en utilisant comme carburant nos modestes réserves d'alcool, on réduirait à l'inaction certaines industries d'importance vitale auxquelles ce produit est indispensable. Nous pensons en particulier à l'industrie chimique et pharmaceutique.

Enfin, l'adjonction d'alcool à la benzine serait une opération coûteuse que les nécessités mêmes de l'économie de

guerre justifieraient difficilement. En effet, pour être employé comme carburant, l'alcool doit être préalablement déshydraté. L'arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1936 n'ayant jamais été appliqué, la Régie n'a pas fait l'acquisition des installations nécessaires. Supposé que nous puissions importer de nouveau de l'alcool, celui-ci reviendrait à plus de 80 c. le litre, franco frontière suisse, marchandise non dédouanée. A ce prix s'ajouteraient les frais de déshydratation, de transport en Suisse, de manipulation, le bénéfice des intermédiaires, etc., si bien que le prix du carburant ainsi obtenu atteindrait un chiffre quasi prohibitif. Si, au lieu d'alcool importé, on recourait à l'alcool fabriqué dans le pays à l'aide de fruits, de bois, de carbid ou de tout autre produit, le prix de revient serait encore plus élevé.

Ainsi, dans les circonstances actuelles, le mélange d'alcool à la benzine doit être considéré comme irréalisable, qu'on envisage le problème sous l'angle de l'économie nationale ou du point de vue purement commercial.

Premier-lieutenant X. Y.
