



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

automobiles et cycles

Question écrite n° 10850

Texte de la question

M. Jacques Kossowski souhaite attirer l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la nécessité d'accélérer le programme visant à introduire l'essence oxygénée. En France, les voitures sont actuellement à l'origine, en moyenne, de 66 % des émissions d'oxyde de carbone, de 75 % des émulsions d'oxyde d'azote et de 74 % des émissions d'hydrocarbures imbrûlés. Ces derniers mois, des mesures visant à limiter la circulation en zone urbaine ont été prises pour lutter contre ces nuisances polluantes. Certes, il s'agit d'une décision qui va dans le bon sens mais demeurant insuffisante. En effet, il faudrait que la France s'oriente, dans les plus brefs délais, vers la production d'un carburant « reformulé ». Depuis 1990, le gouvernement fédéral américain, dans le cadre de la « clean air act », a imposé dans les grandes métropoles l'utilisation de l'essence oxygénée. En 1992, un premier bilan a montré que le nombre de pics de pollution par le CO a diminué de 95 % sur tout le territoire des Etats-Unis. Dans notre pays, l'introduction d'un tel carburant n'est prévue qu'au minimum en 2005. Il lui demande donc s'il ne conviendrait pas d'avancer cette échéance afin d'améliorer rapidement la qualité de l'air dans nos villes.

Texte de la réponse

La ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant la qualité des carburants. La reconquête de la qualité de l'air constitue l'une des priorités du Gouvernement français qui a mis en place pour cela un programme d'actions dont l'objectif est la réduction de la pollution chronique et quotidienne. Dans le domaine de la pollution atmosphérique, si des progrès ont incontestablement été accomplis, au cours des vingt dernières années, en matière de prévention des pollutions d'origine industrielle ou domestique, la pollution d'origine automobile constitue aujourd'hui la principale source en agglomération ou à proximité des grands axes routiers. Elle nécessite une approche à moyen et long terme, en application du principe de précaution, corrigeant la trop grande place laissée à l'automobile en ville et les déséquilibres entre modes de transports. La réduction des émissions à la source, dans les transports ou dans les installations fixes, constitue l'une des priorités d'un développement durable. Elle est conditionnée à court terme, par des restrictions temporaires de la circulation automobile en période de pointe de pollution. Concernant le développement des biocarburants, il convient tout d'abord de rappeler les différentes études menées pour évaluer leurs performances environnementales. Pour ce qui concerne l'introduction d'ETBE (Ethyl TertioButyl Ether base d'éthanol produit à partir de la betterave ou de céréales) dans les essences, le bilan environnement réalisé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) en 1997, s'appuyant sur des essais réalisés à l'UTAC, ainsi que l'étude menée par l'Institut français du pétrole (IFP) en 1998, présentent des résultats contrastés. On peut noter qu'une additivation à 15 % d'ETBE a pour conséquences une baisse des rejets d'hydrocarbures imbrûlés, des hydrocarbures aromatiques polycycliques et du potentiel de formation d'ozone de l'ordre de 20 %, une stabilité ou une légère augmentation des oxydes d'azote, une augmentation sensible des rejets d'acétaldéhyde et de méthylpropène. Ces différents tests n'ont par ailleurs pas permis de rendre de conclusion sur les rejets de monoxyde de carbone. Pour ce qui concerne l'introduction des EMVH (Esters méthyliques d'huiles végétales, colza notamment) dans le gazole, les données

du bilan environnemental réalisé par l'ADEME en 1993 (comprenant des essais UTAC) ont été complétées par des essais comparatifs gazole/EMC 30 réalisés sur bus RATP en 1998. Pour un mélange de 30 % d'ester dans le gazol, les impacts sur les rejets de polluants correspondent à une baisse des rejets d'hydrocarbures totaux, une stabilité des émissions d'oxydes d'azote et d'aldéhydes. Les résultats de ces deux séries d'essais sont très divergents pour les particules et les hydrocarbures aromatiques polycycliques, avec une tendance à la hausse pour les tests les plus récents, ce qui ne permet pas de conclure sur les effets réels de l'additivation. De plus, ces différents essais d'additivation ont concerné des carburants essence ou gazole répondant aux spécifications actuelles. Les impacts d'une additivation des carburants correspondant aux futures spécifications 2000 et 2005, avec notamment une réduction de la teneur en aromatiques, oléines et benzène dans l'essence (passage de 5 à 1 10/00) et en soufre dans le gazole (passage de 350 à 50 ppm), telles qu'elles viennent d'être adoptées au niveau communautaire, ne sont pas connus. On peut néanmoins imaginer une diminution probable des bénéfices attendus de l'apport d'ETBE ou d'EMVH. Il convient par ailleurs de cerner les enjeux financiers importants de ce dossier, et notamment le coût de la défiscalisation sans laquelle la poursuite des filières biocarburants n'est actuellement pas envisageable. Ainsi, une exonération de la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) a été mise en place à partir de 1992, avec un plafonnement à 230 F/hl (2 600 F/t) pour les esters et 329,50 F/hl (4 100 F/t) pour l'éthanol, ce qui représente à peu près les écarts de prix de fabrication entre les biocarburants et les produits pétroliers de référence. Des plafonds sont également fixés en terme de production annuelle, soit 350 000 tonnes d'EMVH et 270 000 tonnes d'ETBE. Cet avantage fiscal, prévu initialement jusqu'en 1996, a été rendu définitif par la loi de finances pour 1993. Il représente en 1998, compte tenu des productions d'ETBE et d'EMVH à hauteur de 200 000 tonnes chacune, un montant de l'ordre de 1 400 MF, et pourrait atteindre au maximum 2 000 MF. Dans ce cadre, il apparaît clairement qu'une priorité doit être donnée à la recherche sur la réduction de l'écart de coût de production entre les biocarburants et les produits pétroliers de référence, car il ne sera pas possible sans cette réduction d'asseoir durablement les filières. Il s'agit d'ailleurs de l'une des conclusions importantes du rapport remis récemment par M. Desmarescaux au ministre de l'agriculture. L'objectif de la mission confiée en 1998 à M. Desmarescaux était d'évaluer la situation et les perspectives de développement des productions agricoles à usage non alimentaire et de proposer des stratégies pour atteindre des objectifs réalistes, compte tenu des programmes de développement déjà engagés. Les biocarburants sont considérés comme l'un des axes prioritaires, mais leur développement nécessite encore des efforts de recherche pour réduire les coûts de production, améliorer les bilans environnementaux et énergétiques et optimiser leurs conditions d'utilisation, et notamment leur niveau d'additivation, leur interaction avec d'autres additifs et avec l'évolution des technologies moteurs (compatibilité et efficacité avec les systèmes à injection directe haute pression et avec les dispositifs de catalyse). Par ailleurs, le développement des biocarburants ne pourra se faire que dans le respect des directives communautaires. Comme indiqué précédemment, une directive communautaire sur la composition des carburants, prévoyant de nouvelles valeurs limites obligatoires pour les années 2000 et 2005, a été adoptée le 13 octobre 1998, après deux ans de négociation et au terme d'une procédure de conciliation entre le Parlement européen et le Conseil. Elle prévoit notamment un relèvement du taux maximum d'oxygène à 2,7 % dans les essences. De plus, le programme de recherche communautaire Auto-Oil II, en cours de réorientation suite à l'adoption des normes véhicules et carburants pour 2000 et 2005, devrait s'intéresser aux biocarburants, notamment par le soutien d'expérimentation sur des flottes captives. La transcription de la directive en droit national conduite par le secrétaire d'Etat à l'industrie, en collaboration avec le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement et le ministère de l'agriculture et de la pêche, permettra de fixer les conditions de la mise en oeuvre de l'article 21.III de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Il convient de signaler sur ce sujet que le contexte américain ayant prévalu à l'introduction d'essence oxygénée est bien différent du contexte européen, aussi bien sur les aspects d'urbanisme, de géographie et d'aménagement du territoire que sur ceux des motorisations utilisées. L'expérience américaine, si elle doit être étudiée, n'est pas dans ce cas directement transposable à la France.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Kossowski](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10850

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 mars 1998, page 1115

Réponse publiée le : 3 mai 1999, page 2636