



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

biocarburants

Question écrite n° 11155

Texte de la question

M. Jean-Pierre Balligand appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur les perspectives des biocarburants. A l'occasion du vote au Parlement européen des projets de directives « carburants » et « véhicules », une tendance à la sévérisation des normes carburants est constatée. Cette option devrait se traduire par des besoins supplémentaires en produits oxygénés tels que le bioéthanol et le diester. Alors qu'il participe à la diversification de l'agriculture, ce choix correspond également aux attentes des constructeurs automobiles. Par ailleurs, l'introduction de diester dans le gazole permet de réduire significativement les émissions polluantes représentant ainsi une réponse efficace et rapide de protection de la qualité de l'air. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer, d'une part, si les investissements nécessaires à la mise en place de normes plus sévères en la matière ont été chiffrés et, d'autre part, quelle est, de manière générale, son appréciation sur cette question.

Texte de la réponse

Le projet de directive européenne concernant l'amélioration de la qualité des carburants en vue d'une meilleure protection de l'environnement, qui fait l'objet de débats entre le Parlement et le Conseil, réduit les teneurs maximales admissibles de certains composants comme les aromatiques, le benzène, les oléfines et le soufre. Une des solutions pour répondre à certaines de ces nouvelles contraintes pourrait être une introduction dans l'essence et le gazole de composés oxygénés, d'origines diverses, notamment agricole, sans que cette mesure constitue une obligation réglementaire. La réglementation française a ouvert la possibilité d'introduire dans les carburants certains composés oxygénés notamment agricoles. C'est ainsi que, en 1997, les sociétés pétrolières françaises et les distributeurs ont incorporé 213 000 tonnes d'éthyl tertio butyl ether (ETBE) dans les essences (soit 2,4 % de la consommation d'essence sans plomb) et 313 000 tonnes d'esters méthyliques d'huile végétale dans le gazole (soit 1,3 % de la consommation). L'impact direct de l'utilisation des biocarburants sur l'environnement est multiple et contrasté : il est favorable à la diminution de l'effet de serre et des émissions de monoxyde de carbone mais contribue à une augmentation des émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques comme les aldéhydes. L'application de la directive sur la qualité des carburants nécessitera des investissements importants pour le raffinage dont le niveau sera largement fonction des contraintes retenues. Ainsi, la Commission européenne a estimé que les dispositions retenues par le conseil environnement de juin 1997 conduiraient à des coûts sur quinze ans au niveau européen de plus de 130 GF, qui s'élèveraient à plus de 300 GF si les propositions du Parlement européen étaient approuvées.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Balligand](#)

Circonscription : Aisne (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11155

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : économie
Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 9 mars 1998, page 1277

Réponse publiée le : 4 mai 1998, page 2496