

N° 509

SÉNAT

QUATRIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1991-1992

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 8 juillet 1992.
Enregistré à la Présidence du Sénat le 6 août 1992.

PROPOSITION DE LOI

tendant à rendre obligatoire l'addition de 5 % de carburant d'origine agricole aux carburants pétroliers,

PRÉSENTÉE

Par MM. Michel SOUPLET, Jacques MACHET, Albert VECTEN, Rémi HERMENT, Louis MERCIER, Jean HUCHON, Henri LE BRETON, Alphonse ARZEL, Marcel DAUNAY, Jean CLUZEL, Bernard BARRAUX, Claude HURIET, Jacques MOUTET, Jean POURCHET, Louis de CATUELAN, Guy ROBERT, Edouard LE JEUNE et Pierre LACOUR,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

Pétrole et dérivés. — Carburants.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Vouloir sortir de la crise agricole en augmentant encore le volume des subventions ou bien en stérilisant une partie des terres, ne paraît guère raisonnable. Pourtant, face aux difficultés du monde agricole, dont les répercussions sur l'ensemble de l'environnement rural sont particulièrement graves, des solutions doivent être imaginées pour profiter au mieux de l'effort des agriculteurs à l'économie nationale.

C'est la raison pour laquelle le dossier des carburants d'origine agricole doit être envisagé avec plus de sérieux qu'il ne l'a été par le passé.

Les biocarburants constituent deux familles principales :

- la filière betteraves/céréales/pommes de terre pour la production d'éthanol, carburant destiné aux moteurs à allumage commandé ;
- la filière oléagineuse pour la production de Diester, carburant destiné aux moteurs Diesel.

La reconversion d'une partie des terres à la production d'espèces judicieusement choisies pour donner naissance à une industrie efficace de carburants présenterait deux avantages importants.

Le premier serait financier : dans le cas de l'éthanol de céréales, la subvention d'équilibre nécessaire dans les conditions d'aujourd'hui pour ramener les carburants ainsi obtenus au prix des produits concurrents pourrait être inférieure à ce que coûte l'écoulement des excédents correspondants à ces superficies ; dans le cas du Diester, le coproduit obtenu, c'est-à-dire les tourteaux de colza, permettraient une substitution des importations de manioc, corn-gluten-feed, tourteaux de soja et de tournesol.

Le second serait d'un autre ordre : les carburants ainsi produits seraient marginaux par rapport au volume international des carburants pétroliers ; leur quantité n'influencerait pas le prix international, cela voudrait dire qu'une amélioration des rendements deviendrait une bénédiction au lieu d'être un inconvénient, ce qui est le cas dans la production des excédents agricoles.

De faux procès ont été faits aux biocarburants dont l'objectif réel n'était en fait le plus souvent que d'obscurcir le débat pour retarder les prises de décision.

L'argument a été souvent avancé que la combustion de l'éthanol dans les moteurs se traduirait par des émissions préoccupantes de rejets toxiques. Cette argumentation ne résiste pas à une analyse objective et complète. Tout d'abord, l'éthanol contribue à la fabrication d'essences sans plomb, dont l'objectif est précisément de diminuer la pollution de l'air. Ensuite, l'éthanol est un remonteur d'octane comparable à ses concurrents sur le plan des rejets de combustion.

L'éthanol ne constitue donc aucune menace pour l'environnement ; bien au contraire, il favorise sa protection.

De la même manière, le Diester présente un bilan favorable des émissions à l'échappement par rapport au gazole, principalement parce qu'il ne contient ni de composés soufrés, ni de composés aromatiques.

En outre, les biocarburants sont bien adaptés au fonctionnement des moteurs de véhicules terrestres. Si l'éthanol ne peut être comparé au MTBE ou au TBA, il est un remonteur d'octane techniquement plus satisfaisant que le méthanol. On peut donc souligner que la généralisation à court terme du mélange E5 ou, à plus long terme, du mélange M3 E5, ne se traduit par aucune conséquence défavorable sur le fonctionnement des moteurs.

De son côté, le Diester est maintenant bien accepté par les sociétés pétrolières et les constructeurs automobiles maintiennent les garanties des moteurs Diesel pour l'incorporation de 5 % de Diester dans le gazole.

Enfin, les processus de production sont parfaitement maîtrisés, même s'ils recèlent encore des gisements de productivité.

Les bilans énergétiques de rendements et des capacités de substitution des biocarburants sont positifs ; l'incorporation de 5 % des biocarburants permettra d'économiser environ 1,5 à 2 fois la quantité d'énergie nécessaire pour les produire.

L'incorporation de 5 % d'éthanol dans les essences aura pour effet principal de diminuer de 5 % la quantité de carburants pétroliers à produire, et celle de 5 % de Diester dans le gazole de réduire de 5 % le volume de gazole importé (effet de substitution).

De plus, l'incorporation d'éthanol augmentera l'indice d'octane du carburant, permettant par là de satisfaire les normes d'indice d'octane tout en économisant sur le raffinage des 95 % du carburant restant d'origine pétrolière (effet d'octane).

En outre, de nombreuses expériences ont montré que l'utilisation d'un carburant contenant 5 % de biocarburants n'entraîne pas d'augmentation de la consommation des véhicules actuels.

En conclusion, il apparaît manifestement qu'à l'instar de nombreux autres pays, la France doit s'engager sur la voie de l'utilisation de carburants d'origine agricole. Les surproductions auxquelles la Communauté européenne est actuellement confrontée nécessitent des mesures d'urgence pour réduire progressivement les excédents agricoles. La création d'une véritable filière de biocarburants répond à cet objectif.

Vis-à-vis de l'agriculture, il est certain qu'une jachère énergétique, c'est-à-dire une production de biocarburants, serait bien préférable au gel des terres, tout en ayant les mêmes effets souhaités de retrait de productions alimentaires. Le coût pour la Communauté pourrait être identique, voire inférieur.

Vis-à-vis de l'environnement, les biocarburants sont des éléments à prendre en considération puisque l'addition d'éthanol dans les essences (sans plomb, essence ordinaire et supercarburant) et celle de Diester dans le gazole permet de réduire les émissions polluantes.

Enfin, vis-à-vis de la dépendance énergétique, l'utilisation d'éthanol et de Diester permettrait de réduire les importations.

Le Parlement a voté plusieurs mesures de défiscalisation et l'on comprend mal pour quelles raisons le Gouvernement, de son côté, retarderait encore l'engagement du processus définitif.

Telles sont les raisons pour lesquelles, Mesdames, Messieurs, les auteurs du présent texte proposent de rendre obligatoire l'addition d'éthanol et de Diester, à hauteur de 5 %, au carburant pétrolier.

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

L'addition de 5 % d'éthanol pur aux carburants pétroliers (Super Carburant- M3 TBA2 - M3 ABE2 - E5 TBA2 - E5 ABE2) et de Diester pur au gazole est obligatoire.