



Union Fédérale des Consommateurs - Que Choisir
BP 217 - 13607 Aix-en-Provence cedex 1
www.ufc-aix.com – aixenprovence@ufc-quechoisir.org

Tél. : 04 42 93 74 57 - Fax : 04 42 27 73 92

Bilan sur les carburants

L'engouement subit du gouvernement pour les agro carburants a incité notre commission environnement à se pencher sur les bienfaits et méfaits des différents carburants proposés à ce jour, et à vous proposer un bilan d'information à ce sujet.

Il n'est ici question ni de fustiger une décision initiée par la Commission Européenne, ni de prendre un parti aveugle pour un carburant idéologique, mais tout simplement de faire le point sur chaque carburant et vous permettre de mieux faire vos choix de citoyens et consommateurs.

Tout d'abord, il faut savoir que la décision de sortir du « tout pétrole » tient en trois objectifs :

- 1) Limiter les impacts sur la santé en diminuant le rejet des particules (suie) et gaz toxiques (souffre pour le gazole, benzène pour l'essence).
- 2) Limiter l'impact sur le réchauffement climatique en diminuant le rejet des Gaz à Effet de Serre (GES = CO₂ et N₂O essentiellement).
- 3) Limiter la dépendance énergétique vis à vis des pays de l'Opep et des coûts prohibitifs du baril.

En ce qui concerne l'objectif n°1, il a quasiment été rempli par les pétroliers et les constructeurs automobiles. Les premiers ont obtenu un taux de soufre quasi nul au prix d'un raffinage plus important du gazole et une grande partie du benzène contenu dans l'essence a été aujourd'hui remplacée par des alcools qui ont des propriétés similaires. Les seconds ont réussi, grâce aux Filtres à Particules, aux catalyseurs et/ou aux vannes EGR (recyclage des gaz d'échappement) à limiter au maximum le rejet des particules et gaz cancérogènes.

L'objectif n°2 est le résultat du protocole de Kyoto. Il faut savoir à ce sujet que le secteur des transports est le premier émetteur de CO₂ en France (34% des émissions). Les constructeurs ont déjà réussi à faire baisser ces émissions de 25% depuis 1995 mais l'Union Européenne estime que ces progrès sont insuffisants et souhaiterait que le niveau de CO₂ rejeté par les véhicules automobiles baissent de nouveau de 25% d'ici 2012 sur les véhicules neufs.

Pour cela des carburants alternatifs ont dû être considérés : ceux issus de la biomasse, l'électricité, l'eau et le gaz.

Ce dernier n'a pas connu un franc succès. Peu soutenu par les pouvoirs publics, il a en outre bénéficié d'une très mauvaise publicité du fait des premiers réservoirs non sécurisés et pas assez volumineux. Carburant fossile et non renouvelable, tout comme le pétrole, il présente néanmoins l'avantage par rapport à ce dernier de rejeter moins de CO₂ et surtout de particules.

Le tout électrique est déjà utilisé depuis la fin des années 90 et notamment par les flottes de véhicules institutionnelles (les mairies, EDF, La Poste...). Son problème reste le manque d'autonomie et la nécessité de recharger les batteries (d'où des coûts d'infrastructures importants).

Le véhicule hybride (moitié moteur électrique, moitié moteur thermique) présente l'avantage de résoudre une partie du problème mais reste la question du devenir des batteries usagées et des conséquences à long terme du nucléaire (et surtout de ses déchets) qui produit cette énergie.

Alors qu'elle semblait être la seule énergie alternative au pétrole, l'électricité vient d'être reléguée au rang du deuxième choix par le gouvernement. L'Union Européenne lui a en effet imposé comme solution prioritaire dans la lutte contre le réchauffement climatique d'utiliser les carburants issus de la biomasse : les huiles végétales (colza, soja, ou palme), l'éthanol (alcool de

sucre de betterave, de canne ou de blé). L'utilisation de ces agro carburants est prévue en deux temps :

- incorporation en faible quantité (actuellement 5%, 10% en 2020)
- incorporation en grande quantité (E85, E96, B30, huile pure).

Le E85 est constitué de 85% d'éthanol et de 15% d'essence.

Le E96 (actuellement expérimenté au Brésil) est constitué de 96% d'éthanol et de 4% d'eau.

Le B30, appelé aussi Biodiesel, Biogazole ou Diester est constitué de 70% de gazole et de 30% d'Esther d'huile végétale (huile végétale (colza ou soja en général) + éthanol ou méthanol).

En ce qui concerne l'E85 et le B30, même s'ils permettent de diminuer les rejets de gaz et de particules, ce sont encore des solutions industrielles qui continuent d'être consommatrices de pétro carburant et productrices de CO₂ et parfois même de gaz toxique (méthanol dans le B30). Le B30 ne présente aucun intérêt pour les véhicules diesel ancienne génération (injection indirecte) qui peuvent fonctionner avec 30% d'huile pure. Sa seule raison d'exister est sa compatibilité avec les moteurs nouvelle génération. Mais nous pouvons parier que les constructeurs sauront trouver des solutions pour permettre aux prochains moteurs cette compatibilité.

Pour ces raisons, le B30 a donc pour le moment été mis de côté. La priorité a donc été donnée au E85 et aux moteurs essences (tant pis pour les 70% de diésélistes français susceptibles d'avoir une âme écolo). Et vu le prix à la pompe de ce carburant (quasiment moitié moins cher que du SP98), l'investissement dans un véhicule ou un dispositif Flexfuel (compter entre 400 et 800€ selon le modèle) paraît très alléchant, bien qu'il faille compter entre 20 et 30% de surconsommation. N'oublions pas quand même que si le consommateur est gagnant économiquement, le contribuable est par ailleurs lui perdant car il finance la défiscalisation de l'E85. De plus, le hic pour le consommateur, pour le moment, est le nombre de pompes le distribuant. En effet les stations distribuant du E85 se font rares. Il y en a entre une et douze (département du Nord) par département, soit environ 40% des 500 pompes annoncées pour fin 2007. Les Bouches du Rhône ne sont pas les dernières dans la course, puisqu'elles en proposent 9 pour le moment (Total Les Milles, Intermarché Mimet, Intermarché Marignane, Total Les Thermes, Géant Plan de Campagne, Casino Lambesc, Auchan St Loup, Total Marseille Méditerranée, Station Autoroutière Carrefour L'Arc à proximité de Rousset). Ce faible taux d'équipement est pour le moment encore un frein au développement des véhicules Flex-fuel mais la volonté du gouvernement devrait permettre d'augmenter considérablement le nombre de pompes E85 dans les mois et les années qui viennent (1500 pour fin 2008 en théorie).

Dans tous les cas et d'un point de vue écologique, les solutions issues de l'agriculture présentent l'avantage d'absorber plus de CO₂ que leur transformation en produit et de dégager de l'Oxygène (vital pour l'homme). Cependant, elles ont pour inconvénient d'accentuer la monoproduction et la déforestation (surtout à l'étranger car en France la forêt avait tendance à plutôt s'étendre au détriment des cultures, mais cela devrait donc changer).

Ensuite, et concernant l'objectif 3, si ces solutions permettent d'amoindrir la dépendance énergétique, elles ne peuvent la résoudre car les surfaces cultivables n'y suffiraient pas. D'ailleurs, si pour le moment la production en sucre en France suffit à approvisionner les pompes, nous pouvons parier que l'accroissement de la demande en E85 imposera à la France d'importer de l'éthanol du Brésil (où les rendements sont d'ailleurs beaucoup plus importants). Enfin, la forte demande exercée sur les plantes productrices d'huile (colza, soja) ou de sucre (blé, betterave, canne) risque de faire exploser leurs cours, ce qui serait certes un problème pour le pouvoir d'achat des Européens mais qui serait terrible pour les populations pour lesquelles ces produits sont des aliments de base.

Il reste aussi des solutions jamais testées à l'échelle industrielle : le moteur à dihydrogène (carburant à base d'eau et de métal). L'inconvénient est qu'il est très coûteux à produire à grande échelle pour le moment et qu'il doit être associé à une pile à combustible qu'il faudra recycler ou détruire en fin de vie....

Conclusion :

On ne peut pas se contenter d'une seule solution et ceci afin d'éviter monoproduction, déforestation ou dépendance énergétique.

Rappelons que ce qui pollue le moins est ce que l'on n'utilise pas. Petits trajets, une voiture par personne, SUV (Sport Utility Vehicle) et autres 4x4 inutiles, climatisation élevée, galerie de toit installée en permanence sont autant d'éléments qui peuvent facilement être évités.

UFC Aix Commission Energie et Environnement