



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Essence sans plomb

Question écrite n° 21425

Texte de la question

M. Jean-Gilles Berthommier appelle l'attention de M. le ministre de l'environnement sur les conséquences de la forte concentration de benzène dans les carburants. La généralisation progressive de l'utilisation d'essence sans plomb a conduit les compagnies pétrolières à recourir à d'autres composants pour maintenir l'indice d'octane des carburants. Parmi ces composants figure le benzène dont les dangers pour la santé sont avérés surtout lorsque les véhicules ne sont pas équipés de pots d'échappement catalytiques. Le benzène a été classé substance cancérogène par l'Organisation mondiale de la santé. Dans de nombreux pays, diverses initiatives des organismes spécialisés dans le domaine de la santé et les pouvoirs publics témoignent de la prise de conscience d'un réel danger. Il demande donc au Gouvernement son sentiment sur le problème et les initiatives qu'il entend prendre pour y faire face.

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire a attiré l'attention du ministre de l'environnement sur les risques dus au benzène présent dans les carburants sans plomb. L'introduction du pot catalytique, dont l'équipement a été rendu obligatoire pour toutes les voitures à essence neuves, à compter du 1er janvier 1993, a conduit, pour des raisons d'incompatibilité, à l'abandon de l'incorporation dans les carburants, de composés du plomb, dont les effets sur la santé sont aujourd'hui bien connus. Le plomb avait constitué pendant de très nombreuses années l'additif essentiel des carburants automobiles en contribuant d'une part à un indice d'octane élevé indispensable au bon fonctionnement des moteurs et d'autre part à un bon pouvoir lubrifiant des pièces mobiles, soupapes, pistons... de ces mêmes moteurs. Son abandon a par conséquent dû être compensé à la fois par des apports technologiques au niveau des moteurs dans le domaine des matériaux lubrifiants notamment, et par une reformation des carburants dont l'indice d'octane a parfois pu être maintenu au travers d'une teneur en aromatiques plus élevée. Parmi ces aromatiques figure le benzène dont le caractère cancérogène ne semble effectivement plus contesté et dont la teneur dans les essences a d'ailleurs été limitée à 5 p. 100 par la directive communautaire du 20 mars 1985 relative à la teneur en plomb de l'essence, transcrite en droit français par l'arrêté du 29 octobre 1987. Cette valeur peut paraître excessive mais la teneur moyenne des carburants commercialisés en France reste nettement inférieure, puisque voisine de 3 p. 100. Il est de plus intéressant de noter que l'incidence du développement du marché du carburant sans plomb, dont les ventes représentent aujourd'hui plus de 45 p. 100 du marché national, reste très limitée puisque la concentration moyenne en benzène de l'ensemble des supercarburants confondus, plombés et non plombés n'a pratiquement pas évolué au cours des dix dernières années. Cela ne signifie pas que la situation actuelle doit être jugée comme satisfaisante. Les concentrations de l'air ambiant en benzène relevées à proximité de certaines stations-service et citées par plusieurs médias récemment méritent effectivement une attention particulière. Le ministre de l'environnement a attaché pour cette raison beaucoup d'importance à l'adoption les 15 et 16 décembre derniers par le Conseil des ministres européens de l'environnement de deux nouveaux textes : une directive, dite étape 1, relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils, tout au long du stockage et de la distribution des carburants et combustibles liquides. Les dispositions qui seront mises en œuvre devraient aboutir à une réduction substantielle de la concentration en hydrocarbures, dont les aromatiques et le benzène en particulier, dans l'atmosphère ; une déclaration commune du Conseil sur le thème des transports et de

l'environnement au travers de laquelle les ministres recommandent une réduction substantielle de la teneur en benzène des carburants. Ces décisions complètent l'action conduite au niveau communautaire, depuis 1970 en matière de réduction des émissions des véhicules. La directive du 23 mars 1994 qui s'appliquera à toutes les voitures neuves à compter du 1^{er} janvier 1997, impose une nouvelle réduction de la somme des émissions oxyde d'azote hydrocarbures de 56 p. 100 pour les voitures à essence et de 39 p. 100 pour les véhicules diesel. Toutes ces dispositions sont de nature à inciter à un certain optimisme. Le ministère de l'environnement n'en restera pas moins vigilant.

Données clés

Auteur : [M. Berthommier Jean-Gilles](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21425

Rubrique : Pétrole et dérivés

Ministère interrogé : environnement

Ministère attributaire : environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 décembre 1994, page 5961

Réponse publiée le : 13 février 1995, page 849