



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

biocarburants

Question écrite n° 64184

Texte de la question

M. Christian Martin attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat à l'industrie sur la filière HVB à destination de la carburation et lubrification des moteurs à partir de la graine de tournesol, le tournesol étant une plante qui demande le moins d'intrant dans sa mise en culture et qui peut être cultivée en culture sèche. L'intérêt de l'huile de tournesol est qu'elle représente une énergie renouvelable à volonté, la production étant limitée simplement par les superficies disponibles pouvant être consacrées à ce biocarburant. D'après les études faites, il ressort que l'huile de tournesol comme biocarburant pour les moteurs à préchambre de combustion présente incontestablement des avantages dans tous les domaines : emploi, préservation de l'environnement, santé publique, cohésion du tissu social, aménagement du territoire, balance commerciale, etc. Cet intérêt certain pour un pays industrialisé comme la France est encore plus grand pour les pays en voie de développement car il s'agirait de développer une filière techniquement maîtrisée et particulièrement adaptée à ces pays. Ce d'autant plus qu'ils possèdent déjà la production et les possibilités de transformation des oléagineux locaux : palme, coprah, arachide. Tous les spécialistes compétents reconnaissant que l'utilisation des HVB pour la carburation est parfaitement possible, il lui demande en conséquence de bien vouloir autoriser cette utilisation des HVB pour la carburation, soit à 5 % en complément du gazole, soit à 100 % pour les moteurs Diesel à chambre séparée puisque, économiquement ce type de projet est viable et qu'il suffirait que le Gouvernement puisse prendre toutes les dispositions utiles favorisant le développement des biocarburants par l'utilisation de toutes les possibilités de la législation française, de la réglementation et des directives européennes.

Texte de la réponse

Plusieurs expérimentations concernant l'utilisation d'huiles brutes végétales ont été conduites ces dernières années, principalement avec des huiles de colza mais aussi de tournesol à l'usage de tracteurs. Elles ont démontré qu'il est possible d'utiliser ces huiles brutes comme carburant dans des moteurs diesel mais avec certaines précautions : préparation spéciale du moteur ; filtration poussée de l'huile après première pression à froid ; suivi de la durée de stockage pour limiter l'oxydation de l'huile ; réchauffage de l'huile nécessaire pour le démarrage à froid (viscosité élevée). Certains inconvénients ont cependant été relevés : claquements liés aux faibles indices de cétane ; augmentation des émissions liées au craquage de l'huile entraînant des dépôts et un risque de pollution accrue. Ces résultats ne sont toutefois pas toujours transposables aux véhicules légers et en particulier aux moteurs à injection directe. C'est pourquoi les pouvoirs publics ont préféré privilégier l'incorporation des huiles de tournesol et de colza dans le gazole jusqu'à hauteur de 5 % en volume sous la forme d'ester méthylique d'huiles végétales (EMHV) qui permet un usage banalisé. Compte tenu du surcoût actuel des EMHV par rapport au gazole, cette incorporation fait l'objet d'une défiscalisation de 2,30 francs par litre pour un volume de 318 000 tonnes/an de biocarburants dans le cadre d'une procédure d'agrément. Ce volume devrait être prochainement revu à la hausse à hauteur de 70 000 tonnes/an d'EMHV.

Données clés

Auteur : [M. Christian Martin](#)

Circonscription : Maine-et-Loire (3^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 64184

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : industrie

Ministère attributaire : industrie

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 16 juillet 2001, page 4073

Réponse publiée le : 3 septembre 2001, page 5079