

N° 403

---

# SÉNAT

---

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1993-1994

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 mai 1994.

## PROPOSITION DE LOI

*tendant à rendre obligatoire l'incorporation  
de composants oxygénés dans les carburants pétroliers,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Philippe FRANÇOIS, Désiré DEBAVELAERE, Jacques MACHET, Alain PLUCHET, Henri de RAINCOURT et Michel SOUPLET,

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.)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La protection de l'environnement et la lutte contre la pollution, sous ses multiples formes, font aujourd'hui partie des demandes les plus fortement exprimées dans nos sociétés développées.

Ainsi, dans les grandes agglomérations à certaines périodes de l'année, l'émission de polluants par les voitures particulières atteint un niveau jugé, à juste titre, insupportable par les professionnels de la santé comme par l'opinion publique.

La presse ne vient-elle pas, d'ailleurs, de se faire d'écho d'un projet de limitation de la circulation automobile, en région Ile-de-France, lorsque certains seuils de pollution atmosphérique seraient atteints ?

Si de telles mesures s'avèrent nécessaires, c'est, semble-t-il, que les dispositions « préventives », en matière de réduction de la pollution automobile, ont été jusqu'ici insuffisantes.

Le « sans-plomb », le pot catalytique constituent, sans conteste, des progrès. Mais force est de constater que la France reste, en ce domaine, très en deçà de ce que font d'autres Etats, notamment les États-Unis.

Dans ce pays, en effet, le nouveau Clean Air Act, adopté en 1990, prévoit l'utilisation systématique de composés oxygénés dans les essences pour réduire la pollution urbaine. Les oxygénés sont des composés chimiques contenant de l'oxygène dans une chaîne d'atomes de carbone et d'hydrogène.

C'est ainsi que, depuis 1992, dans une quarantaine d'agglomérations où le taux de gaz carbonique atteint un seuil préoccupant, les essences commercialisées en hiver doivent avoir un taux de 2,7 % d'oxygène. En outre, à partir de 1995, cette obligation sera également mise en œuvre dans les agglomérations où la concentration en ozone devient, elle aussi, excessive.

Des études menées en Europe ont établi que l'utilisation d'« essences propres » — c'est-à-dire contenant 10 à 15 % d'oxygénés —

réduit, en moyenne, les émissions de monoxyde de carbone de 23 %, celles d'oxyde azoté de 11 % et celles d'hydrocarbures imbrûlés de 11 %.

L'objet principal de la présente proposition de loi est d'introduire, en France, cette obligation d'incorporation des composants oxygénés dans les carburants, en la limitant, au moins dans un premier temps, aux agglomérations dans lesquelles la pollution automobile revêt une acuité particulière.

A l'évidence, pour produire pleinement tous ses effets, une telle décision devra être relayée au niveau communautaire.

Il faut d'ailleurs noter que les projets communautaires en matière de lutte contre l'effet de serre se multiplient : programmes Save et Altener, projet de taxe sur les émissions de dioxyde de carbone et sur l'énergie – dite « écotaxe ».

S'agissant spécifiquement des carburants automobiles, une directive vient d'être adoptée (1) qui prévoit que la commission devra présenter avant le 31 décembre 1994 des mesures – applicables à compter de l'an 2000 – pour réduire la pollution de l'air provoquée par les émissions des véhicules à moteur.

L'objectif est ainsi de fournir pour la fin 1994 des objectifs quantifiés pour l'an 2000 concernant :

- la qualité de l'air ;
- l'amélioration des valeurs limites et des mesures visant à couvrir les émissions de polluants non encore réglementés (CO<sup>2</sup>, aromatiques, benzène) ;
- l'amélioration de la qualité des carburants et des prescriptions concernant les carburants alternatifs (par exemple les biocarburants).

Or, il n'apparaît pas que cette directive et les mesures d'application qu'elle nécessite prennent suffisamment en compte le rôle décisif que les composants oxygénés sont susceptibles de jouer en la matière.

Il conviendrait sur ce point que le Gouvernement adresse aux autres Etats et à la commission un *mémoire* indiquant clairement que les composants oxygénés devraient faire partie des mesures destinées à réduire le « niveau des émissions polluantes des véhicules à moteurs » que la Commission doit mettre à l'étude pour les présenter avant le 31 décembre 1994.

---

(1) Directive 94/12/C.E. du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/C.E.E.

L'adoption de la présente proposition de loi permettrait d'y contribuer.

## PROPOSITION DE LOI

### Article premier.

L'incorporation de composants oxygénés est obligatoire dans les carburants commercialisés dans les agglomérations où le taux de gaz carbonique et d'ozone dans l'air excède un seuil fixé par voie réglementaire.

### Art. 2.

Les modalités d'application de l'article précédent, notamment la progressivité du taux d'incorporation, la nature des composants oxygénés utilisables et la proportion de composants oxygénés d'origine agricole sont définies par décret.