

CARBURANTS ALTERNATIFS

On en parle à la TV, dans les journaux, sur Internet depuis quelque temps... et s'il était possible d'économiser les Carburants et de moins polluer...

Récemment dans les journaux quelques articles ont défrayé la chronique...et si c'était vrai et si cela était vraiment possible. Le Petit Furet a mené l'enquête et vous fait profiter de ses recherches, mais dégage toute responsabilité quand à l'usage de ce carburant.

**CARBURANT
VEGETAL**

« De l'huile de friture pour réduire sa facture de carburant »

PARIS (Reuters) - Les automobilistes français, soucieux de réduire leur facture de carburant face à la flambée des cours, sont de plus en plus nombreux à mélanger des huiles végétales dans leur gazole. Mais cette pratique est illégale en France.

Il est théoriquement possible, sans trop de risque mécanique, de faire tourner un moteur diesel avec un mélange "pétro-végétal", des huiles végétales pures, voire même de l'huile de friture achetée dans n'importe quel supermarché.

L'ampleur du phénomène et le préjudice subi par l'Etat en terme de taxes sont encore difficiles à évaluer, mais les douanes ont récemment redoublé de vigilance.

Face à l'envolée des prix à la pompe, entre 2.000 et 3.000 automobilistes auraient déjà franchi le pas et utiliseraient 50% voire jusqu'à 100% d'huiles végétales dans leur moteur diesel, assure Alain Juste, directeur de Valenergol, une compagnie de distribution d'huile de tournesol, située dans le Sud-ouest. Le litre d'huile végétale coûte de 0,70 à 0,80 euro contre 1,18 euro pour le litre de diesel, fait-il valoir. Alain Juste affirme que le nombre de sympathisants a été multiplié par 30 au cours des trois à quatre derniers mois.

Des contrôles inopinés dans les réservoirs sont réalisés au niveau de la circulation partout sur le territoire, souligne-t-on à la Direction générale de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF).

"On maintient la pression pour que ce phénomène ne puisse pas se développer. On a des contrôles vigilants sur les carburants utilisés", a déclaré à Reuters un responsable de cette direction. "Les automobilistes cherchent des solutions alternatives, mais elles sont illégales", a-t-il ajouté.

MANQUE A GAGNER POUR L'ETAT

Tous les carburants commercialisés en France, quelles que soient leurs origines, sont soumis à des taxes qui atteignent 70% du prix, dont 20% pour la TVA et 50% pour la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP).

Le contrevenant risque une amende pouvant s'élever jusqu'à deux fois le montant des droits et taxes prélevés par l'Etat sur les carburants, rappelle-t-on à la DGCCRF.

Si ce n'est une forte odeur de friture, il est difficile pour les douaniers de distinguer une voiture roulant avec ce type de mélange.

Le moteur fonctionne sans préparation avec un mélange de 25% à 30% d'huile de colza, mais ses performances sont altérées, note l'UFC-Que Choisir, qui déconseille les carburants lubrifiants aux consommateurs.

En hiver, à moins d'avoir installé un réchauffeur ou modifié la taille des injecteurs, "il est difficile, voire impossible, de rouler avec ce type de mélange dès que la température descend trop", souligne l'association.

"La viscosité des huiles végétales étant environ 50 fois plus importante que celle du gazole, elles figent dès qu'il fait froid", ajoute l'UFC, qui met en garde les automobilistes contre le risque d'encrassement du moteur.

Renault et de nombreux autres constructeurs ont "proscrit l'usage des huiles végétales et autres huiles de friture issues des rayons des grandes surfaces", rapporte l'association.

Le lobby agricole, favorable aux carburants d'origine végétale, fait valoir la nécessité de réduire la dépendance énergétique de la France et de lutter contre les émissions à effet de serre responsables du réchauffement de la planète.

Les écologistes, plus nuancés, s'inquiètent pour leur part d'un accroissement des cultures à des fins non alimentaires qui nécessiteraient engrais et pesticides, sources de pollution.

De leur côté, les pétroliers ne voient pas d'un bon oeil l'arrivée de cette nouvelle concurrence.

La position du gouvernement a toujours été ambiguë. Mais au début du mois, le Premier ministre a annoncé une accélération du plan de développement biocarburant défiscalisé de la France, en portant l'incorporation dans le carburant à 5,75% dès 2008 et à 7% en 2010. »

« Avec l'huile de colza, je gagne 14 € par plein »

DANIEL, qui mélange de l'huile à son diesel



NANTES, LUNDI. Des automobilistes, malgré l'interdiction, mélangent de l'huile de colza au diesel. (PHOTOPQR/«OUEST FRANCE »/F. GIROU.)

NANTES (LOIRE-ATLANTIQUE)
DE NOTRE CORRESPONDANT

CE VIEUX TRUC d'agriculteur fait de plus en plus d'adeptes qui réclament même sa législation ! Dans cette moyenne surface du centre-ville, le chef de rayon se borne à constater le phénomène avec un sourire entendu : « Oui, il y a bien une hausse des ventes de l'huile de colza et de tournesol. En juin, j'étais à 70 bouteilles par semaine ; ce mois-ci, j'en suis à 129 ! »

« Cela doit agacer les compagnies pétrolières ! »

Et dans les principales grandes surfaces de l'agglomération, la tendance est la même, sur des volumes bien plus conséquents. L'explication est simple : des automobilistes qui roulent au diesel mélangent cette huile à leur carburant pour faire des économies et la combine, d'abord marginale, fait un nombre grandissant d'adeptes. « C'est archi simple, raconte Daniel, mon père agriculteur fait ça depuis des années ! Quand on a un diesel, quel que soit le modèle, on peut mettre 30 % d'huile dans son réservoir sans aucun risque, parfois plus. » Et comme Daniel consomme un plein de 50 l par semaine, l'économie est conséquente : « Un plein complet à la pompe me coûterait à peu

près 60 €. En mettant seulement 30 l de gazole à 1,15 € le litre et 20 l d'huile à 0,60 centime le litre, j'abaisse ce prix à 46 €. Le compte est vite fait : je gagne 14 € par plein ! » Et notre automobiliste de se vanter d'avoir convaincu trois amis. « Comme par hasard, il y a une rumeur qui circule depuis quelques jours disant que des tests faits en Allemagne sur des tracteurs montrent que les moteurs fatiguent plus vite. C'est faux. Je pense que cela doit agacer les compagnies pétrolières ! »

A la direction des douanes de Nantes, on ne méconnaît pas cette pratique et des contrôles aléatoires ont été mis en place car si l'huile mise dans les réservoirs fait bien office de carburant, elle échappe à la fameuse TIPP, cette taxe de près de 70 % qui frappe les carburants. « Les gens doivent savoir que l'amende correspond à deux fois le montant des taxes éludées », précise-t-on aux douanes. Et pour repérer les contrevenants, il suffit de flairer l'odeur de friture qui se dégage des moteurs.

Pourtant, les automobilistes qui usent de ce moyen sortent peu à peu de la clandestinité. Samedi, à Nantes, un collectif baptisé le Mouton noir organisait même une manifestation : « L'huile ne pollue pas, les automobilistes rendent un service à la nature. Ce qu'il faut, explique l'un des organisateurs, c'est développer ce système, le promouvoir en le taxant moins que l'essence ».

RODOLPHE LANDAIS

COMMENT ET POURQUOI ROULER À L'HUILE VÉGÉTALE CARBURANT ?

Attention : Cette rubrique ne s'adresse qu'aux possesseurs d'un véhicule Diesel.

Pourquoi utiliser une huile végétale ?

Les Gaz d'échappement sont moins toxiques, l'huile est biodégradable, elle peut être trouvée en production et approvisionnement local, elle a un haut rendement énergétique de production, c'est une énergie renouvelable. Ce peut être aussi une expérience originale et un pied de nez à la société de consommation.

Un peu d'histoire

Rudolf Diesel est un ingénieur allemand né le 18 mars 1858 à Paris et disparu le 30 septembre 1913

Dans la dernière décennie du XIXe siècle, il développe l'idée d'un moteur à allumage par compression, recevant un brevet pour ce procédé le 23 février 1893. Au début de 1897, lors qu'il était employé à l'usine MAN à Augsburg, il construit un prototype fonctionnel. Ce moteur diesel est nommé d'après le nom de son inventeur. À l'origine il était connu comme le moteur à l'huile.

Entre 1911 et 1912, il déclara le *moteur diesel peut être alimenté avec des huiles végétales et aiderait considérablement dans le développement des pays qui l'utiliseraient* et prédit que *l'utilisation d'huiles végétales pour les moteurs peut sembler insignifiant maintenant. Mais ces huiles deviendront aussi importantes que le pétrole et le goudron de charbon bientôt.*



Utilisation de l'huile végétale en tant que carburant, dans les moteurs Diesel

Huiles compatibles : Toutes les huiles 1ère pression à froid, huiles végétales industrielles et huiles de friture usagées à condition d'être filtrées à 5 microns. (avec un filtre à café, par exemple)

Liste non exhaustive :

Tournesol ;
Colza ;
Ravenelle ;
Chanvre ;
Arachide ;
Lin ;
Onagre ;
Olive ;
Noix ;
Coton...



Proportion d'huile végétale pouvant être mélangée au gasoil, sans risque pour le moteur :

- Moteurs diesel à injection indirecte (ceux qui ont besoin d'un préchauffage)
 - o jusqu'à 30% d'huile sans modification du moteur.
 - o jusqu'à 50% d'huile avec une pompe à injection en ligne, type BOSCH. Les pompes rotatives (Lucas, Cav, Roto, Delphi) sont moins résistantes.
 - o jusqu'à 100% d'huile en augmentant le tarage des injecteurs à 180 bar, en ajoutant une résistance électrique en sortie de réservoir (pour fluidifier l'huile quand elle est trop froide), et une pompe de pré-gavage en amont de la pompe à injection pour la "soulager".
- Moteurs Diesel à injection directe, ancienne et nouvelle génération (Common rail et HDI) :
 - o jusqu'à 30% d'huile sans modification du moteur.
 - o jusqu'à 100% d'huile avec un système de bicarburation : on ajoute un second réservoir, de petite capacité, qui permet de démarrer au gasoil. Quand le moteur est chaud, on permute sur le réservoir d'huile. Avant d'arrêter le moteur, on repasse sur le réservoir de gasoil pour "rincer" les injecteurs, ce qui facilitera le démarrage une fois le moteur refroidi. S'il fait très froid, une résistance électrique peut s'avérer nécessaire pour le réservoir d'huile.

Remarque :

Les seuls problèmes que pose l'huile végétale sont dus à sa viscosité plus grande que celle du gasoil. Quand l'huile est chauffée, sa viscosité diminue. Il suffit donc de chauffer suffisamment l'huile pour qu'elle se comporte comme le gasoil. C'est pourquoi un système de bicarburation avec chauffage de l'huile - peut être installé sur tous les types de moteurs diesel, sans aucune modification du moteur lui-même.

N.B. : Le système est « réversible » : il est toujours possible de rouler à 100% de gasoil avec chacune des modifications énoncées ci-dessus !

Sources d'approvisionnements

Huile de friture recyclée (restaurant, collectivité, ...), nécessite un filtrage ;
Huile issue de culture locale (colza, tournesol) et pressée chez un agriculteur ;
A défaut des autres sources, huile en bouteille achetée en magasin (Grande surface, hard discount...).



La Législation en France

Son usage est autorisé dans les groupes de cogénération et autres moteurs en poste fixe sans supporter de taxes sur les carburants.

Son usage est autorisé dans les véhicules n'empruntant pas le circuit routier ouvert (tracteur agricole, matériel de travaux public, etc.)

Son usage est autorisé pour la production d'électricité et de chaleur (cogénération), l'irrigation, les moteurs en poste fixe et autres moteurs et ne rentre pas dans la législation sur les carburants.

En contradiction avec les directives européennes, la France interdit son usage dans les véhicules routiers cependant le syndicat des douanes confirme avoir "d'autres chat à fouetter" que de vérifier les réservoirs des utilisateurs.

Recommandations et préliminaires importants

L'état initial : Avant de baptiser votre moteur à l'huile végétale, effectuez un petit diagnostic : est-ce qu'il démarre bien à froid, quel bruit fait-il (claquements ?), comment fume-t-il ?...

Si vous démarrez difficilement à froid, l'huile ne va rien arranger. Pour partir du bon pied, vérifiez votre système de préchauffe, contrôlez votre batterie, l'état du filtre... En bref, réglez d'abord vos problèmes.

La mesure de la compression des cylindres est également une information précieuse.

L'huile est détergente, elle nettoie partout où elle transite : réservoir, durites, les cylindres... Commencez à rouler pendant 2000 kilomètres à 50 %, puis changez le filtre à gasoil. Des moteurs ayant roulé plusieurs milliers de kilomètres à l'huile ont été ouverts, ils étaient propres comme neufs.

Pour de très vieux moteurs (au delà de 200 000 Kms), l'huile risque de décalaminer les cylindres, ce qui peut entraîner une chute du taux de compression.

Pendant l'hiver, l'huile est beaucoup plus lourde que le gasoil : toujours verser l'huile après le gasoil, et si possible mélanger l'huile et le gasoil avant de faire le plein.

Le risque, c'est d'aspirer 100% d'huile froide sans adaptations, ce qui met en péril la pompe à injection et provoque l'apparition d'imbrûlés.

Pendant un démarrage à froid, laissez le moteur monter doucement en régime.

Ayez la pédale douce

Références

<http://www.oliomobile.org> : Site Internet Oliomobile qui est destiné à promouvoir l'utilisation d'huile végétale pure ou régénérée comme carburant pour les véhicules Diesel.

<http://www.oliomobile.org/forum> : Forum de discussion où vous pourrez bénéficier de l'expérience d'autres usagers.

<http://www.roulemafleur.org> : Association "Roule Ma Fleur" - 48220 - Fraissinet de Lozère : Association loi 1901 de Lozère (48).

<http://institut.hvp.free.fr> : Institut français des Huiles Végétales Pures ;

<http://valenergol.free.fr> : Société (SARL) de Valorisation énergétique des Oléagineux;

<http://www.tourne-sol.org> : La compagnie Tournesol.

<http://www.diesel-therm.de> : Site Internet d'un fabricant allemand de kit de bicarburation.

Achat en ligne possible.

<http://www.econologie.com> : comment allier économie et écologie.

http://www.grainvert.com/article.php3?id_article=917&recalcul=oui : un dossier très complet sur le Biodiesel

Conclusion

Même si l'avenir pourrait sembler prometteur pour ce type de carburant, il reste un long chemin à parcourir ; en effet il existe encore de nombreuses barrières à lever avant que ce carburant ne soit légalisé: tant au niveau de l'évolution des mentalités que des enjeux financiers en jeu (L'Etat, les Groupes Pétroliers...), mais peut être que prochainement nous n'aurons plus le choix ; seul l'avenir nous le dira.



Extrait de la Directive 2003/30/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 8 mai 2003

Article premier

La présente directive vise à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou d'autres carburants renouvelables pour remplacer le gazole ou l'essence à des fins de transport dans chaque État membre, en vue de contribuer à la réalisation d'objectifs consistant notamment à respecter les engagements en matière de changement climatique, à assurer une sécurité d'approvisionnement respectueuse de l'environnement et à promouvoir les sources d'énergie renouvelables.

Article 2

- 1. Aux fins de la présente directive, on entend par :
 - o a) «biocarburant», un combustible liquide ou gazeux utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse ;
 - o (...)
- 2. La liste des produits considérés comme biocarburants comprend au minimum les produits énumérés ci-après:
 - o (...)
 - o j) «huile végétale pure» : huile produite à partir de plantes oléagineuses par pression, extraction ou procédés comparables, brute ou raffinée, mais sans modification chimique, dans les cas où son utilisation est compatible avec le type de moteur concerné et les exigences correspondantes en matière d'émissions.



Extrait du Protocole de Kyoto, du 11 décembre 1997

Article 2

1. Chacune des Parties visées à l'annexe I, pour s'acquitter de ses engagements chiffrés en matière de limitation et de réduction prévus à l'article 3, de façon à promouvoir le développement durable :

- a) Applique et/ou élabore plus avant des politiques et des mesures, en fonction de sa situation nationale, par exemple les suivantes :
 - o (...)
 - o v) Réduction progressive ou suppression graduelle des imperfections du marché, des incitations fiscales, des exonérations d'impôt et de droits et des subventions qui vont à l'encontre de l'objectif de la Convention, dans tous les secteurs émettant des gaz à effet de serre et application d'instruments du marché ;
 - o (...)
 - o vii) Adoption de mesures visant à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre non réglementés par le Protocole de Montréal dans le secteur des transports ;
 - o (...)

Remarque : Le protocole de Montréal est relatif à la protection de la couche d'ozone

Extrait de délibération : France – Sénat – Séance du 3 mai 2005 – Énergie

Source : www.senat.fr/seances/s200505/s20050503/s20050503003.html

(...)

Mme la présidente : L'amendement n° 175, présenté par M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery, Voynet et Bricq, M. Courteau et les membres du groupe Socialiste et apparentés, est ainsi libellé : Après l'article 1er octies, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

- Le 1 de l'article 265 bis A du code des douanes est ainsi rédigé :

1. les produits désignés ci-après, élaborés sous contrôle fiscal en vue d'être utilisés comme carburant ou combustible, bénéficient dans la limite des quantités fixées par agrément, d'une réduction de la taxe intérieure de consommation, dont les tarifs sont fixés au tableau B du 1 de l'article 265. A compter du 1er janvier 2006, cette réduction est fixée à :

a) 33 euros par hectolitre pour les esters méthyliques d'huile végétale incorporés au gazole ou au fioul domestique ;

b) 38 euros par hectolitre pour l'alcool éthylique d'origine agricole incorporé directement aux supercarburants.

c) 1 euro par hectolitre pour le contenu en alcool des dérivés de l'alcool éthylique incorporés aux supercarburants dont la composante alcool est d'origine agricole ;

d) Les huiles brutes végétales sont exonérées de taxe intérieure de consommation ;

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard : Les biocarburants doivent bénéficier d'une réduction de la taxe intérieure sur les produits pétroliers en fonction de leur bilan énergétique et donc de leur intérêt écologique. Ainsi, les huiles brutes végétales devraient être totalement exonérées de TIPP, car il s'agit d'une production marginale et peu polluante. Au contraire, la production d'ETBE est une aberration écologique et économique. Elle ne devrait donc plus être soumise à une réduction de TIPP que dans la mesure où elle est encore considérée par la législation européenne comme un biocarburant. La réduction de TIPP accordée doit alors être marginale.

Mme la présidente : Quel est l'avis de la commission ?

M. Henri Revol, rapporteur : Défavorable.

Mme la présidente : Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Patrick Devedjian, ministre délégué : Défavorable : la guerre des biocarburants n'aura pas lieu ! (Sourires.)

Mme la présidente : Je mets aux voix l'amendement n° 175.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Extrait de délibération : France – Assemblée Nationale – Deuxième séance du jeudi 24 mars 2005 – Énergie

Source : www.assemblee-nationale.fr/12/cr/2004-2005/20050188.asp

(...)

M. Yves Cochet. (...). Cela dit, je veux vous donner une information factuelle et d'origine scientifique sur les biocarburants, dont on reparlera à propos d'autres amendements.

Une étude faite en janvier 2005 par l'université de Californie, à Berkeley, porte sur un concept dont, j'espère, on reparlera, ce qu'on appelle l'énergie nette d'une filière.

On se trompe si l'on regarde uniquement un maillon d'une chaîne énergétique. Pour le nucléaire, par exemple, il faut tout considérer, de la mine aux déchets. Pour le pétrole, il faut regarder du sous-sol jusqu'au carburateur ou autre chose...

M. François Dosé. Jusqu'au CO₂ !

M. Yves Cochet. Exactement. Il faut même regarder en aval ! Les biocarburants, c'est bien, dit-on, car la France est une grande nation agricole... Sur un sol en jachère, faire de l'agriculture énergétique plutôt que de l'agriculture alimentaire, ça paraît facile, et cela vaut mieux, semble-t-il, que de laisser les terres à ne rien faire, mais il faut regarder l'énergie nette, celle qui est dépensée depuis le début de la chaîne agricole jusqu'au carburateur du tracteur ou de la voiture. Cela se calcule en gigajoules par hectare.

Je reviendrai dans d'autres amendements sur d'autres filières de biocarburants, car il y en a au moins une dizaine, mais je vais parler maintenant de l'éthanol, qui est fait à partir du maïs ou de la canne à sucre.

M. Xavier de Roux. Le biocarburant le moins utile !

M. Yves Cochet. L'énergie nette est négative, c'est-à-dire que, pour avoir un baril d'éthanol, vous dépensez en amont plus d'un baril de combustible fossile. Ça ne sert à rien, les biocarburants, c'est un puits énergétique. Ils ont à peu près le même usage que le pétrole. D'une certaine manière, ce sont des hydrocarbures, non pas fossiles mais synthétiques,...

M. le ministre délégué à l'industrie. Végétaux !

M. Yves Cochet. ...végétaux, actuels.
Pour avoir à sa disposition un baril de pétrole, l'essence qu'on utilise dans une voiture ou le kérosène dans un avion, pétrole qu'il ne faut pas trop dépenser bien entendu, il faut vingt fois moins d'énergie en amont, alors que, **pour avoir un baril d'éthanol disponible dans votre réservoir, on dépense en amont plus d'un baril d'énergie fossile.**

C'est donc un puits énergétique et un puits financier, et personne ne fera de l'éthanol massivement. Je ne dis pas qu'on ne peut pas utiliser ici ou là quelques huiles végétales brutes dans quelques fermes, **on peut même recycler de l'huile de friture,...**

M. Xavier de Roux. Cela se fait !

M. Yves Cochet. ...même si ça sent un peu à la sortie du pot d'échappement, mais ne croyez pas qu'il faille développer en Europe et dans notre pays la filière de l'éthanol et d'autres biocarburants. C'est économiquement et énergétiquement insoutenable.

(...)

Extrait de délibération : France – Assemblée Nationale – 2e Séance du 4 Décembre 2003 – Loi de Finances rectificative pour 2003

M. Charles de Courson. (...) Enfin, dernier point, la question industrielle. Plusieurs collègues l'ont évoquée en commission et tout à l'heure dans leur intervention. La France veut-elle vraiment manquer un train dans lequel les autres pays montent ? L'Espagne investit à fond dans les biocarburants, tout comme l'Allemagne, les Etats-Unis et la Suède qui est l'un des modèles en Europe, y compris pour l'incorporation directe qu'elle pratique depuis très longtemps. **En France, nous sommes encore en train de céder aux pressions du lobby des industries pétrolières qui veut nous faire croire que l'incorporation directe pose d'énormes problèmes techniques, ce qui est tout à fait faux : elle est pratiquée dans le monde entier et le problème est tranché depuis plus de quinze ans.** Arrêtons donc de dire qu'il faut encore faire des expérimentations ! La question est simple : la France veut-elle, une nouvelle fois, manquer le train des biocarburants, alors qu'elle a été pionnière dans ce domaine ? J'espère, mes chers collègues, que vous nous apporterez votre soutien pour l'incorporation directe et la fixation d'une détaxation cohérente. (...)

M. Jean Dionis du Séjour. (...) Par ailleurs, il manque dans notre droit un dispositif fiscal spécifique pour les « huiles pures végétales », produites soit directement par les agriculteurs, soit par les structures coopératives, soit par des unités industrielles qui font de l'huile alimentaire et partiellement du biocarburant. **C'est pourtant une filière qu'il faut développer.** J'espère donc pouvoir défendre un amendement pour simplifier les procédures d'agrément de cette filière des huiles pures végétales. (...)

Remarque : Les discours prononcés à l'Assemblée constituent une exception au droit d'auteur, en application de l'article L.122-5 du code de la propriété intellectuelle. La reprise de ces discours de façon partielle ou intégrale, à titre d'information d'actualité, pendant une durée limitée, est ainsi autorisée, sous réserve bien entendu de la mention du nom de l'auteur et de la source.

Extrait de délibération : France – Assemblée Nationale – Deuxième séance du mercredi 13 octobre 2004 – Développement des territoires ruraux

(...)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 75 rectifié.

M. Yves Coussain, rapporteur. Madame la présidente, je vais laisser M. Dionis du Séjour défendre cet amendement qui a été adopté par la commission mais sur lequel, à titre personnel, je suis réservé.

Mme la présidente. Monsieur Dionis du Séjour, vous avez donc la parole pour défendre l'amendement n° 75 rectifié.

M. Jean Dionis du Séjour. Il s'agit d'inclure dans la démarche favorable aux biocarburants une filière qui est marginale en volume, celle des huiles « végétales » pures, les HVP. Vous savez que les recherches sur les biocarburants s'effectuent plutôt dans le nord de la France, avec les betteraviers notamment. Les approches sont différentes dans le sud de la France puisqu'elles portent sur le maïs et le tournesol dont la transformation est plus légère. Aujourd'hui, **la législation française est parfaitement discriminatoire puisqu'elle assimile les « huiles » « végétales » pures à des carburants fossiles.** Cela donne lieu d'ailleurs à un procès ubuesque à Agen qui se terminera par une déroute de l'administration. **L'Union européenne reconnaît que les « huiles » « végétales pures sont des biocarburants.** D'un point de vue écologique, les rapports qui ont été effectués par les DRIRE et les ADEME précisent que les HVP présentent les meilleurs bilans de gaz à effet de serre et énergétique. Aujourd'hui, **nous demandons d'inclure les HVP dans la démarche biocarburants.** Ne nous laissons pas trop influencer par les lobbies pétroliers, pour ne pas les nommer.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales.
Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 75 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

(...)

Remarque : Les discours prononcés à l'Assemblée constituent une exception au droit d'auteur, en application de l'article L.122-5 du code de la propriété intellectuelle. La reprise de ces discours de façon partielle ou intégrale, à titre d'information d'actualité, pendant une durée limitée, est ainsi autorisée, sous réserve bien entendu de la mention du nom de l'auteur et de la source.