

## Essence ou gazole ?

Ingénieur chimiste de formation, je crois qu'il est grand temps de vous apporter quelques précisions.

Prétendre qu'il faudrait laisser le temps aux gens de migrer des voitures à moteur diesel aux voitures à moteur essence démontre qu'ils n'ont, comme la plupart de nos concitoyens d'ailleurs, aucune idée de comment sont obtenus les différents produits pétroliers.

Un écologiste forcené (un "yaka faukon" comme on en connaît tous) me disait récemment que la solution était simple

"YAKAPLU" fabriquer du gazole. Lui aussi croyait qu'on fabriquait du gazole à la demande.

Je m'en vais donc éclairer votre lanterne et vous expliquer comment on obtient les différents produits issus de la distillation du pétrole.

Eh oui, une raffinerie n'est ni plus ni moins qu'une distillerie et on distille le pétrole comme la lavande pour la parfumerie ou le raisin pour la gnôle.

Pour faire simple et en schématisant beaucoup (car en vérité c'est un tout petit peu plus complexe) :

1) On verse du pétrole brut dans une immense cuve et on allume le feu dessous, très doucement au début : 20 °C.

2) La cuve commence alors à "dégazer", et on récupère les gaz : propane, butane, GPL.

3) On augmente le feu vers 150 à 200 °C, sortent les vapeurs qui, une fois condensées, donnent les essences de pétroles. D'abord les naphthes, pour la pétrochimie, puis l'essence pour nos voitures.

4) On augmente encore la température jusque vers 300 °C. Montent alors les huiles : le kérosène pour les avions, le fameux gazole pour nos moteurs diesel, et le fioul domestique. Et ainsi de suite.

Il ne reste à la fin plus que les résidus : les bitumes avec lesquels nous faisons nos routes.

Rien ne se perd dans le pétrole.

CONCLUSION : On ne fabrique pas du gazole à la demande. Qu'on le veuille ou pas, qu'on le consomme ou pas, il sort des cuves au cours du processus. Et ce gazole représente 21 % de la masse du pétrole brut, ce qui est loin d'être négligeable (45 % pour l'essence).

La question c'est : qu'est-ce qu'on en fait si on ne le consomme plus ?

Vers la fin des années soixante, seuls les camions, des bateaux pas trop gros et quelques rares voitures étaient équipés de moteurs diesel. On ne consommait pas tout le gazole issu des raffineries. Le surplus était rejeté à la mer.

Les compagnies pétrolières, devant ce manque à gagner, se sont alors tournées vers les constructeurs automobiles pour leur demander de développer les moteurs diesel, et c'est ce qu'on fait les constructeurs.

Avec de nouveaux alliages acceptant de hautes températures de fonctionnement, des taux de compression plus élevés et l'intégration de système de suralimentation (les turbos) ils ont obtenus des moteurs diesel aussi performants que les moteurs à essence, plus fiables, avec une meilleure longévité et qui consommaient moins. Le succès des moteurs diesel, aidé par une fiscalité moins âpre sur le gazole, a donc été fulgurant.

Je me souviens qu'à l'époque, des panneaux publicitaires de 4 m sur 3 faisaient l'apologie du moteur diesel et la presse vantait dans tous les articles "l'écologie" du moteur diesel, affirmant qu'il polluait moins que le moteur à essence.

Le problème aujourd'hui, c'est qu'on a inversé la tendance, et qu'il existe, surtout en France, un gros déséquilibre de la demande entre l'essence et le gazole. Il faut donc impérativement pour les pétroliers revenir à l'équilibre, et contrairement ce que croient les gens, il n'est pas question d'éradiquer les moteurs diesel, au risque de retourner aux années soixante.

Comment résoudre ce dilemme ?

Sachant qu'entre deux moteurs, les gens choisiront toujours le plus performant, il faut donc faire une campagne de dénigrement du moteur préféré des usagers. On mobilise donc les politiques et la presse, on prend une poignée de fous furieux intégristes écologistes à qui "on bourre le crâne", et c'est parti pour façonner l'opinion publique, et fabriquer le consentement.

Et vous verrez que quand on sera revenu à l'équilibre (2 véhicules essence pour 1 véhicule diesel) comme par magie, on retrouvera des vertus au gazole. D'autant que le gros problème du diesel c'est le rejet des particules, et qu'il a été résolu par l'adjonction de filtres à particules qui piègent 99 % des émissions.

Philippe Bochu