

<http://divergences.be/spip.php?article766>



Louis Jazz

# Le bioéthanol a du plomb dans l'aile

- Archives - Archives Générales 2006 - 2022 - 2008 - N°12. Mars/march/märz 2008 - International - Economie - Les agrocarburants -

Date de mise en ligne : mercredi 12 mars 2008

---

Copyright © Divergences Revue libertaire en ligne - Tous droits réservés

---

Edité par

# A VOIX libertaire ~~et~~ autre

<http://divergences.be/sites/divergences.be/local/cache-vignettes/L239xH350/avoixautre-34336.jpg>

L'essence au plomb a vite fait  
d'évincer l'éthanol dans les années 1920  
pour se retrouver carburant  
de prédilection partout dans le  
monde. Pendant près de quatre-vingts  
ans, du plomb a été injecté  
sournoisement dans la biosphère  
et est toujours utilisé dans les pays  
« en voie de développement ».  
L'actuelle reconversion du marché  
des carburants vers l'utilisation généralisée  
d'agroc carburants est la  
suite logique de cette sale histoire.  
Quand l'industrie automobile en était à  
ses premiers jets de CO2 dans l'atmosphère,  
beaucoup de problèmes restaient  
à résoudre pour le bon fonctionnement  
des moteurs de voiture. Par exemple,  
comment éviter que les carburants n'exploient  
pas trop dans le moteur à...  
explosion ? Problème de taille, en effet.  
La combustion spontanée du mélange  
air-essence dans le moteur provoque le  
cliquetis, un bruit métallique, un cognement  
qui peut endommager le moteur.

Une fois le problème de cliquetis résolu,  
la compression des gaz dans les cylindres  
pourra être plus importante et procurer  
plus de puissance au moteur tout en  
consommant moins de carburant. (Cette  
augmentation du rendement de l'essence  
sera appelée plus tard « indice d'octane ».)  
Pour arranger ce problème, il a fallu  
trouver une substance à mélanger à l'essence,  
un « antidétonant ».  
Des substances  
candidates à l'élection de « l'antidétonant  
» idéal ont été testées sans véritable  
méthode expérimentale dans les années

1910. Tout ce qui tombait sous la main des chimistes industriels de l'automobile était bon. On en est même arrivé à étudier les propriétés antidétonantes du beurre et du camphre. Finalement, un candidat sort du lot en 1917 dans les laboratoires de Charles Kettering. Il s'agissait de l'éthanol, alcool de grain, l'alcool qu'on boit. En 1918, le « scientific american » conclut qu'« il est aujourd'hui définitivement établi que l'alcool peut-être mélangé avec de l'essence afin de produire un carburant convenable ». Henry Ford lui-même a construit sa première voiture fonctionnant au mélange éthanol essence.

*Allright*, le problème est réglé :

l'alcool est un antidétonant idéal qui ne provoque pas de cliquetis et supporte de fortes compressions dans les moteurs. À cette époque, l'éthanol allait de soi, il est renouvelable, il n'est pas toxique et est connu comme carburant à usages divers depuis des lustres. De plus, il permet de réutiliser les déchets ou les excédents agricoles. Tout devrait bien marcher pour l'éthanol.

Avec le perfectionnement constant des moteurs de l'époque, il est techniquement possible de substituer entièrement l'alcool à l'essence. Ford a même créé un moteur pouvant fonctionner exclusivement à l'éthanol. Le lobby pétrolier, Big Oil, considère l'éthanol comme un rival sérieux à ses affaires. Il n'y a même pas moyen à l'époque de s'approprier le marché de l'éthanol puisque n'importe quelle personne munie d'un alambic peut en fabriquer. Il n'y a plus de temps à perdre et tous les moyens sont bons pour mater le rival éthylique. Big Oil entame les hostilités sur le plan législatif en tentant de faire imposer des taxes sur la production d'éthanol, échec. Mais ce sera sur le plan commercial que Big Oil s'en sortira le mieux.

La famille Du Pont se spécialise dans la seconde moitié des années 1910 dans la pétrochimie après avoir fait fortune grâce

à la vente de poudre à canon durant la Première Guerre mondiale. Avidé de nouveaux profits dans son nouveau secteur, la famille entame la prise de contrôle de la General Motors à la fin des années 1910 pour en arriver à posséder plus de 35 % de parts de la société en 1920. En 1919, la General Motors fait l'acquisition du laboratoire de Kettering. Ce dernier est bombardé vice-président de recherche de la toute nouvelle General Motors Research Corporation créée pour l'occasion. Du Pont manœuvre habilement et prend rapidement le contrôle du conseil d'administration de la GM. (Plus tard, la Standard Oil, actuel Exxon, rejoindra le clan GM-Du Pont pour former l'un des plus puissants et influents lobbies de la Big Oil.) La couleur est annoncée à Kettering : il doit ramener du profit à la société sinon son labo de recherche sera fermé. Avec l'éthanol, le défi est impossible à relever.

Charles Kettering laisse deux semaines à son assistant pour trouver une solution. C'est la course, la rigueur scientifique est mise de côté et la recherche se tourne vite vers le PTE, « plomb tétraéthyle ». Découvert en 1854, il était alors considéré comme une curiosité technique mais non commercialisable à cause de sa forte toxicité pouvant entraîner la mort. Mais, même si elle tue, cette substance est un antidétonant très efficace et n'est pas un carburant, contrairement à l'éthanol. Pas de risque donc pour le marché du pétrole. Le brevet est aussitôt déposé et Du Pont devient le premier fournisseur en PTE de la General Motors. L'essence au plomb est née. Opération réussie.

Reste maintenant un autre obstacle à surmonter, la toxicité avérée du PTE. Facile, il suffit de faire preuve de la même rigueur scientifique que précédemment. Il faut pour cela compter sur la complicité du gouvernement américain pour la dissimulation des effets toxiques et pour faciliter la distribution du nouveau carburant antidétonant dans le monde. Surestimer

les bénéfiques de l'essence au plomb et confier, pendant plus de quarante ans, la recherche des effets du plomb sur la santé et l'environnement aux mains d'experts de la General Motors, de Du Pont et de la Standard Oil, actuel Exxon. Reste une dernière chose, embrouiller les esprits et baptiser le plomb tétraéthyl « éthyl ».

Petit à petit, on en arrive aux années 1970 et 1980. On prend conscience de l'importance de la pollution atmosphérique, les concentrations en plomb dans la biosphère ne sont plus un secret. L'usage du plomb diminue. En 2000, l'Union européenne interdit l'usage de l'essence plombée. Mais les pays en « voie de développement » sont encore une source de revenus pour les producteurs du PTE.

On en revient donc tout « naturellement » aux agrocarburants. Mais la situation a bien changé depuis les années 1920. C'est plus aussi écolo que ça de produire et d'utiliser des plantes pour faire du jus de moteur. On a besoin des excès agricoles pour nourrir l'humanité. Une nouvelle intensification de l'agriculture pour la production de « bio » carburants se révélerait catastrophique pour l'environnement et les populations déshéritées.

Depuis le temps, le paysage agricole mondiale a radicalement changé, la production d'agrocarburants est aujourd'hui « centralisable », et donc contrôlable. Une belle source de profits en perspective.

Cette mégaproduction agricole qui se met rapidement en marche voit aussi se développer une série de brevetages sur le vivant et de gros monopoles de production, comme à l'époque de l'introduction du plomb dans nos veines.

Pendant plus de soixante-dix ans, la « cabale » du plomb, General Motors, Du Pont, Exxon ont engrangé des bénéfices faramineux avec la vente de leur poison. Ces soixante-dix années leur ont laissé le temps de se retourner et de diversifier leurs produits.

Le regain d'intérêt actuel pour les agrocarburants ne devrait pas les laisser indifférents et, en plus, ils savent y faire.

**Louis Jazz**

*Post-scriptum :*

*Lire la brochure :*

[plugins-dist/medias/prive/vignettes/pdf.svg](#)