



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

gazole

Question écrite n° 53566

## Texte de la question

M. Édouard Courtial attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur un projet gouvernemental qui consisterait à introduire, à côté du gazole blanc et du gazole rouge actuellement existants une troisième catégorie de gazole d'une autre couleur destinée aux agriculteurs. Un tel projet, s'il répond probablement à une volonté de lutter contre la fraude, aurait pour conséquence d'augmenter les coûts des distributeurs de fioul qui devraient posséder des cuves supplémentaires. De la même manière, une réglementation nouvelle ou sur le point d'être introduite demanderait à ces distributeurs d'utiliser des transports différents pour le gazole blanc et le gazole rouge. Ceci aurait pour conséquence de les obliger à effectuer deux déplacements, même si c'est le même client qui fait la commande de ces deux fiouls. Ce résultat irait à l'encontre d'objectifs environnementaux de réduction des trajets. Enfin les camions transportant ce type de marchandise sont soumis à des réglementations de plus en plus strictes. Il semblerait, notamment, qu'ils doivent être équipés de système ABS et de multiples rétroviseurs. Ces obligations augmentent les coûts supportés par ces entreprises qui sont souvent des PME qui souffrent de la conjoncture actuelle. Par conséquent, il lui demande s'il existe vraiment un projet de création d'un nouveau gazole et si les problématiques rencontrées par les PME concernées ont bien été intégrées dans les réflexions actuelles concernant le stockage et le transport du fioul.

## Texte de la réponse

La directive 2009/301CE, relative à la qualité des carburants, impose aux États membres de limiter à 10 mg/kg (au lieu des 1 000 mg/kg actuellement) la teneur maximale en soufre du carburant destiné aux engins mobiles non routiers, aux tracteurs agricoles et forestiers, aux bateaux de navigation intérieure et aux bateaux de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer. Cette disposition a pour objectif de réduire les émissions polluantes et de permettre la commercialisation de moteurs équipés de dispositifs antipollution plus perfectionnés. Actuellement, les engins mobiles non routiers ne respectent pas cette obligation, et consomment du fioul domestique, produit également utilisé pour le chauffage. En règle générale, les utilisateurs disposent à cet effet d'une cuve de stockage, car le fioul domestique n'est pratiquement pas proposé à la vente en station-service. En vue de transposer la directive, la France a pris, le 10 décembre 2010, un arrêté relatif aux caractéristiques du gazole non routier (publié au JORF le 31 décembre 2010). Cet arrêté crée sur le plan administratif un nouveau carburant, le « gazole non routier ». Son utilisation est donc possible depuis le 1er janvier 2011, et obligatoire pour l'ensemble des véhicules à compter du 1er mai 2011, sauf les tracteurs agricoles et forestiers qui bénéficient d'un report jusqu'au 1er novembre 2011. L'arrêté a été pris après de nombreux travaux techniques pour assurer sa disponibilité à des conditions économiques raisonnables et sa totale compatibilité avec les moteurs actuels et futurs. IFP Énergies Nouvelles, en particulier, a été mobilisé pour aider à définir des caractéristiques identiques à celles du gazole routier, assorties de recommandations d'usage pour éviter les problèmes de tenue au froid et de stabilité à l'oxydation. Le projet d'arrêté, par ailleurs, a été présenté à trois reprises au comité technique d'utilisation des produits pétroliers, composé de représentants de l'industrie

pétrolière, de représentants des constructeurs, des installateurs, des utilisateurs et des consommateurs, qui a donné un avis favorable le 3 décembre 2010. L'ensemble des éléments techniques nécessaires, assortis des documents préparés par les professionnels distribuant ce carburant, ont été diffusés. Sur le plan logistique, les utilisateurs de gazole non routier disposeront vraisemblablement d'une cuve dédiée, analogue à celle utilisée par le fioul domestique. De même, des réorganisations partielles de réseau de distribution sont à prévoir. Toutefois, dans le but de ne pas pénaliser les distributeurs finaux et les utilisateurs si une contamination devait se produire à un point de la chaîne logistique, l'arrêté sur le gazole non routier prévoit une tolérance de teneur en soufre jusqu'à 20 mg/kg. Ainsi, la teneur maximale en soufre du gazole non routier sera de 10 ppm en sortie de raffinerie et lors de son transport par oléoducs et de 20 ppm au stade de la distribution. En définitive, si la création du gazole non routier imposera probablement quelques investissements matériels, l'analyse coûts-bénéfices de cette mesure justifie sa mise en place. La réglementation technique applicable aux véhicules de transport de matières dangereuses est communautaire ou internationale et s'applique de façon harmonisée dans le cadre, en particulier, de la sécurité routière. En particulier, les véhicules de transport de matières dangereuses sont soumis à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Cet accord impose un dispositif antiblocage du freinage (ABS) pour les véhicules mis en service à compter du 1er juillet 1993 et une mise en conformité des véhicules mis en service avant cette date à compter du 1er janvier 2010. En outre, les nouveaux véhicules mis sur le marché sont désormais équipés de rétroviseurs « grand angle » permettant de diminuer l'angle mort. Compte tenu de l'accidentologie constatée sur le parc communautaire de poids lourds plus anciens, la directive 2007/38/CE a rendu obligatoire le montage, a posteriori, de rétroviseurs « grand angle » sur le parc communautaire immatriculé à partir du 1er janvier 2000. Cette opération s'est terminée le 31 mars 2010. Ces évolutions ont certes un coût, mais se réalisent dans un cadre entièrement harmonisé afin d'éviter toute distorsion de concurrence et génèrent un gain en termes d'accidentologie.

## Données clés

**Auteur :** [M. Édouard Courtial](#)

**Circonscription :** Oise (7<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 53566

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** Écologie, énergie, développement durable et mer

**Ministère attributaire :** Industrie, énergie et économie numérique

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 30 juin 2009, page 6300

**Réponse publiée le :** 1er mars 2011, page 2017