



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

agrocarburants

Question écrite n° 92231

Texte de la question

M. Pascal Terrasse attire l'attention de M. le ministre de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche sur l'utilisation du nouveau carburant dit fioul traction (EN 590) rendue obligatoire à partir du 1er janvier 2011. Présenté comme faiblement pourvu en soufre, ce nouveau carburant dédié aux tracteurs agricoles aurait l'avantage de moins polluer. Mais sa résistance au froid n'allant pas au-delà de -15°C, des additifs devront lui être associés par basses températures. Autre inconvénient, ce gazole se dégradera plus vite et aura par conséquent un temps de stockage plus faible. Des rotations courtes de stockage devront donc être respectées et le passage par le point « cuve vide et propre », avant de mettre le nouveau fioul EN 590, sera obligatoire. Aussi, plusieurs interrogations sont soulevées par les agriculteurs : pourquoi cette nouvelle formule franco-française n'est appliquée dans aucun autre État membre ? Pourquoi exiger un carburant spécifique aux tracteurs agricoles alors que l'industrie continuera à utiliser pour ses groupes électrogènes et autres moteurs ou chaudières, un carburant à forte teneur en soufre ? Pourquoi également ne pas faire partager cette contrainte aux particuliers qui utilisent du fioul domestique dans leurs chaudières ? Il lui demande par conséquent de bien vouloir lui indiquer la position du Gouvernement afin d'être en mesure de pouvoir apporter des garanties aux agriculteurs inquiets à cause de cette mesure à venir.

Texte de la réponse

Depuis le 31 décembre 2010, les décrets et arrêtés du 22 septembre 2005 qui transcrivent les exigences de la directive prévoient que pour la réception des moteurs, les nouvelles limites d'émissions des moteurs concernés s'appliquent depuis le 1er janvier 2010. Elles s'appliquent aux mêmes moteurs commercialisés à partir du 1er janvier 2011. Les moteurs des engins mobiles non routiers, des tracteurs agricoles et forestiers, des bateaux de navigation intérieure et des bateaux de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer, doivent respecter les exigences de la directive européenne n° 2004/26/CE transposée en droit français par le décret n° 2005/1195 du 22 septembre 2005. Concrètement ces nouveaux moteurs doivent être équipés de dispositifs antipollution perfectionnés et ne seront plus compatibles avec le fioul traction ayant une teneur en soufre élevée (1000 mg/kg maximum). Toute utilisation d'un carburant non conforme et en particulier d'un carburant à forte teneur en soufre, détériorerait le système de dépollution existant sur la ligne d'échappement et annihilerait l'effet recherché de réduction des émissions polluantes. de plus, la directive n° 2009/30/CE relative à la qualité des carburants impose, à compter du 1er janvier 2011, l'abaissement de la teneur en soufre du fioul traction, destiné aux engins mobiles non routiers, aux tracteurs agricoles et forestiers, aux bateaux de navigation intérieure et aux bateaux de plaisance, à 10 mg/kg maximum au lieu de 1 000 mg/kg. En France, la mise en oeuvre de ces deux directives européennes conduit à la création d'un « gazole non routier », à faible teneur en soufre (10 mg/kg maximum). Ce nouveau carburant est destiné aux tracteurs agricoles et forestiers, mais également aux engins mobiles non routiers (engins de travaux publics, machines agricoles...), aux bateaux de navigation intérieure et aux bateaux de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer. Des dispositions similaires pour répondre aux exigences des directives européennes n° 2004/26/CE et n° 2009/30/CE ont été adoptées par des États membres ou sont en voie de l'être. Par exemple, la Finlande et l'Allemagne disposent depuis plusieurs années d'un fioul traction à

basse teneur en soufre (50 mg/kg et bientôt 10 mg/kg maximum). En France, depuis le 1er janvier 2011, dès l'autorisation du gazole non routier (GNR), le fioul domestique reste réservé aux usages de chauffage et aux installations non mobiles, car la majorité du parc français actuel de chaudières n'est pas compatible avec ce nouveau carburant. Les spécifications du gazole non routier seront identiques à celles du gazole routier, soit celles prévues par la norme EN 590. Seule la coloration du produit sera différente. En effet, le gazole non routier sera coloré en rouge comme le fioul domestique car leurs fiscalités seront identiques. Le gazole non routier bénéficiera donc du taux réduit de la taxe intérieure de consommation (TIC) à hauteur de 5,66 EUR/hl. Les caractéristiques de tenue au froid du gazole non routier seront les mêmes que celles de gazole routier et, en particulier, elles conserveront leur saisonnalité. Le gazole non routier commercialisé en hiver aura une meilleure tenue au froid que le fioul domestique car sa température limite de filtrabilité sera de - 15 °C (maximum), contre - 4 °C (maximum) pour le fioul domestique. De plus, il sera possible d'avoir recours à la qualité hiver « gazole grand froid », dont la tenue au froid est assurée jusqu'à - 20 °C. Enfin, il est à noter que le gazole non routier pourra contenir, comme le gazole routier, jusqu'à 7 % en volume de biodiesel (ester méthylique d'acide gras). La comptabilisation des volumes de biodiesel incorporés dans le gazole non routier, mesure prévue par la directive n° 2009/30/CE relative à la qualité des carburants, permettra de respecter nos objectifs de développement des énergies renouvelables. Cependant, le biodiesel étant naturellement sensible à l'oxydation, le gazole non routier présentera un risque accru de dégradation lors du stockage. Il sera déconseillé de le stocker plus de six mois. Si le stockage sur une durée plus longue s'avère nécessaire, il sera recommandé de faire procéder à une additivation en antioxydant. La circulaire en date du 17 décembre 2010 précise les précautions à prendre lors du remplacement du fioul domestique par le gazole non routier et de l'utilisation de ce dernier (nettoyage des cuves, durée de stockage, additivation...). La profession agricole a été consultée et associée aux discussions sur les modalités de mise sur le marché du gazole non routier. Le projet d'arrêté du gazole non routier a été présenté et discuté lors de trois réunions du comité technique d'utilisation des produits pétroliers (CTUPP), en mars, juin et décembre 2010 auxquelles ont participé des représentants des fédérations agricoles. De plus, tout au long de l'année 2010, des contacts ont été pris avec les acteurs économiques concernés et le secteur agricole. Ils ont été l'occasion d'échanges constructifs sur les projets d'arrêté et de circulaire et sur les contraintes et projets des utilisateurs. L'arrêté relatif aux caractéristiques du GNR, entériné lors du CTUPP du 3 décembre 2010, a été publié au Journal officiel, le 30 décembre 2010. Ce texte autorise l'utilisation de ce carburant au 1er janvier 2011 et la rend obligatoire au 1er mai 2011, à l'exception des tracteurs agricoles et forestiers qui bénéficient d'un report jusqu'au 1er novembre 2011. Ce délai supplémentaire pour les engins agricoles et forestiers, disposition prévue par la directive n° 2009/30/CE relative à la qualité des carburants, permettra aux acteurs concernés de réaliser les travaux ou investissements éventuellement utiles et d'opérer sereinement la transition vers ce nouveau carburant.

Données clés

Auteur : [M. Pascal Terrasse](#)

Circonscription : Ardèche (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 92231

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Alimentation, agriculture et pêche

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 novembre 2010, page 11850

Réponse publiée le : 22 février 2011, page 1784