



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

agrocarburants

Question écrite n° 106151

Texte de la question

M. Kléber Mesquida interroge M. le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire sur la directive européenne qui impose l'utilisation d'un gazole répondant à la norme EN590, dont l'objectif est de réduire les pollutions et d'améliorer le rendement du moteur, et qui présente des différences avec le fioul utilisé habituellement par les agriculteurs. La chambre d'agriculture de l'Hérault indique que ce carburant apportera de nouvelles contraintes aux agriculteurs en matière de gestion des stocks, de durée de conservation, d'obligation de vidange en raison de son pouvoir décapant, de coût de nettoyage des cuves, d'acquisition de matériel nouveau en raison de la gestion de deux carburants (l'ancien pour les chaudières, pompes d'irrigation..., et l'autre pour la traction). Les caractéristiques de ce carburant, en raison de ses propriétés décapantes risque de détériorer le matériel ancien. Ces nouvelles contraintes vont s'ajouter à la situation des agriculteurs qui continue de se dégrader. Aussi, il lui demande s'il entend l'informer sur les garanties de l'innocuité de ce nouveau carburant sur le parc agricole existant, d'autre part, s'il envisage de soutenir la demande de déroger à l'application de la directive pour un an comme celle-ci le permet aux États membres.

Texte de la réponse

La directive 2009/30/CE relative à la qualité des carburants fixe la teneur maximale en soufre du carburant consommé par les engins non routiers à 10 mg/kg, au lieu des 1 000 mg/kg actuels. Cette forte diminution de la teneur en soufre entraînera une réduction des émissions et permettra la commercialisation de moteurs et de dispositifs antipollution plus perfectionnés. Depuis le 31 décembre 2010, 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 2004/26/CE transposée en droit interne 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 domestique ayant une teneur en soufre élevée (1 000 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. En France, la mise en oeuvre de ces mesures a conduit à la création d'un « gazole non routier », dont les spécifications sont identiques à celles du gazole routier, mais soumis à la même fiscalité que le fioul domestique. Ce carburant est 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. Ces engins fonctionnent actuellement au fioul domestique, produit qui sera bientôt réservé aux usages chauffage et aux installations non mobiles. Le gazole non routier peut alimenter tous les moteurs de ces engins, anciens et récents. Aucune adaptation du moteur ou du véhicule n'est nécessaire. Les spécifications du gazole non routier sont identiques à celles du gazole routier, soit celles prévues par la norme EN 590. Seule la coloration du produit sera différente. Le gazole non routier sera coloré en rouge, comme le fioul domestique puisque leurs fiscalités seront identiques. Le gazole non routier bénéficiera du taux réduit de la taxe intérieure de consommation (TIC) de 5,66 euros/hl. Les

caractéristiques de tenue au froid du gazole non routier seront les mêmes que celles du gazole routier et, en particulier, elles conserveront leur saisonnalité. Ainsi en hiver, le gazole non routier 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, afin de résister aux températures hivernales dans les zones montagneuses, les distributeurs proposeront un gazole non routier « grand froid », comme c'est déjà le cas pour le gazole routier. Le gazole non routier aura donc des caractéristiques de tenue au froid renforcées en hiver. Une bonne gestion des approvisionnements est nécessaire de manière à ne plus avoir de produit ayant des caractéristiques prévues pour l'été en cuve durant la saison hivernale. Il est donc recommandé de prévoir au moins deux approvisionnements annuels, l'un pour l'été avec du gazole non routier de qualité été et l'autre pour l'hiver avec du gazole non routier de qualité hiver. Afin de respecter les objectifs nationaux de développement des énergies renouvelables, le gazole non routier pourra contenir, comme le gazole routier, jusqu'à 7 % en volume de biodiesel. Pour éviter l'oxydation de ce dernier produit, il est obligatoire d'incorporer un additif anti-oxydant. Compte tenu des performances de ces additifs, il sera déconseillé de stocker le gazole non routier plus de six mois. Si le stockage sur une durée plus longue s'avère nécessaire, il est recommandé de faire procéder à une nouvelle additivation. La circulaire du 17 décembre 2010, relative à l'utilisation du gazole non routier précise les précautions à prendre lors du changement de carburant et pour son utilisation. Une logistique appropriée sera mise en place pour le gazole non routier qui nécessitera des investissements matériels qui ont été pris en compte dans le cadre de l'analyse coûts-bénéfices réalisée. De plus, conformément à une disposition prévue par la directive 2009/30/CE relative à la qualité des carburants, une tolérance de contamination en soufre dans la chaîne logistique est autorisée (limite portée à 20 mg/kg à la distribution finale). 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. Des représentants des fédérations agricoles (FNSEA) étaient invités et ont participé à ces réunions. 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, ainsi que sur les contraintes et projets des utilisateurs. L'arrêté relatif au gazole non routier a été publié le 31 décembre 2010 au Journal officiel. L'utilisation du gazole non routier est autorisée depuis le 1er janvier 2011 et est obligatoire depuis le 1er mai 2011, à l'exception des tracteurs agricoles et forestiers qui bénéficient d'un report jusqu'au 1er novembre 2011. Les périodes de transition et de tolérance accordées sont les suivantes : période de tolérance de quatre mois, entre le 1er janvier 2011 (date imposée par la directive 2009/30/CE) et le 1er mai 2011 pour tous les engins concernés par l'arrêté du 10 décembre 2010 ; un délai supplémentaire de six mois, jusqu'au 1er novembre 2011, uniquement pour les tracteurs agricoles et forestiers qui sont utilisés pour des travaux agricoles et forestiers. Ce délai supplémentaire pour les tracteurs agricoles et forestiers, 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. Kléber Mesquida](#)

Circonscription : Hérault (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 106151

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Agriculture, alimentation, pêche, ruralité et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 avril 2011, page 4098

Réponse publiée le : 12 juillet 2011, page 7618