

## Nouveau

## Carburant obligatoire Engins mobiles de TP non routiers

*Selon la directive 2009/30/CE, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers devront présenter une teneur en soufre ne dépassant pas 10 mg/kg, soit 100 fois moins que le plafond actuel ! Ce gazole sera équivalent au diesel routier utilisé pour les voitures et les camions et remplacera le fioul domestique ou « fioul rouge », actuellement utilisé par ces engins. Un tel changement soulève quelques questions, notamment quant à ses spécificités techniques et à son coût.*

À compter de l'année prochaine, la réglementation imposera que les professionnels que vous êtes utilisez du « fioul traction » (appelé également gazole non routier) pour les applications moteur, qui répondra aux spécifications de la norme EN 590. Ce qui signifie, en bref, qu'il répond, certes, aux préconisations des motoristes mais essentiellement pour les moteurs nouveaux ; pour les moteurs anciens, la considérable diminution de la teneur en soufre risque d'accélérer l'usure des différents composants du moteur, en particulier des pompes et des injecteurs. L'utilisation systématique d'un lubrifiant compatible risque donc de devenir indispensable...

### Principales différences avec le fioul domestique

Le gazole non routier disposera d'un meilleur indice de cétane que le fioul : 51 au lieu de 40, ce qui aura comme conséquences d'améliorer la qualité de la combustion et de réduire les émissions de polluants. Il présentera une meilleure résistance au froid, de 0°C l'été et de -15°C l'hiver. Les émissions de polluants sont réduites grâce à une plus faible teneur en soufre : 10 mg/kg au lieu de 1000 mg/kg pour le fioul domestique, ce qui permettra une meilleure dépollution des gaz d'échappement. Enfin, la présence jusqu'à 7% d'ester méthylique d'acide gras connu pour ses propriétés détergentes pourrait mettre en suspension les dépôts accumulés sur les parois ou au fond des cuves, un élément important à prendre en compte. Côté consommation, aucun test ne permet encore de dire s'il y aura surconsommation ou non.



### Pour un passage réussi au « fioul traction »

Dans les moteurs, les principaux ennemis les plus fréquemment rencontrés sont l'eau et les bactéries. Or, du fait de l'incorporation de biocarburant, le nouveau gazole sera plus hydrophile que le fioul domestique. Cette présence d'eau pourra entraîner une prolifération bactérienne, d'où l'importance de prendre quelques précautions :

- limiter autant que possible le creux pour minimiser le phénomène de condensation susceptible d'apporter humidité et germes et préférer faire le plein des matériels en fin de journée ;
- utiliser de préférence des installations de distribution équipées de systèmes de filtration adéquats ;
- purger régulièrement les filtres des matériels lorsqu'ils le permettent ;
- vérifier l'étanchéité du bouchon de réservoir du matériel ;
- respecter les préconisations des constructeurs et entretenir plus régulièrement citernes et matériels...

### Fiscalité

Le coût de chaque carburant est constitué du prix de vente des pétroliers, de la taxe intérieure de consommation (TIC, ex TIPP) et de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

La défiscalisation dont bénéficient les biocarburants a été revue à la baisse depuis 2009 pour l'ensemble des produits pour les années 2009 à 2011 ; toutefois, le gazole non routier devrait bénéficier de la même détaxation fiscale que le « fioul rouge » et notamment du taux réduit de TIC par rapport au gazole routier. Le prix actuel du fioul rouge et du gazole hors taxes est sensiblement au même niveau. Il n'y a donc pas en principe de raison qui justifie que le prix de ce gazole non routier soit demain plus cher que le fioul domestique.