

NOUVEAUTE

Gazole : se préparer au changement

A partir du 1^{er} janvier 2011, les véhicules agricoles rouleront avec un nouveau gazole moins polluant appelé « gazole non routier ». Quelles seront les conséquences sur les machines et pour les futurs utilisateurs ? Explications de Renaud Cavalier, chef de service agro-équipement de la Chambre d'agriculture du Gard.

Qu'est-ce que le « gazole non routier » ou GNR ?

Ce gazole répond aux exigences européennes EN590 déjà en vigueur pour le diesel. Il s'agit d'un gazoil avec un indice de cétane calculé de 51 et une teneur en soufre de 10 ppm soit 100 fois plus faible que le fioul actuel. Il permettra le bon fonctionnement des systèmes anti-pollution tels que les filtres à particules. Aujourd'hui tous les tracteurs récents sont équipés d'un moteur qui nécessite un fioul de qualité supérieure avec un indice cétane proche de 50 (au lieu de 40 pour le fioul ordinaire). Ce nouveau gazoil sera coloré en rouge comme le fioul domestique. Il est déjà utilisé par nos voisins européens, les Allemands en tête.

Qui sera obligé de l'utiliser et à partir de quand ?

Ce nouveau gazoil fera son apparition en janvier 2011. Une période de transition de quelques mois est tolérée durant laquelle les agriculteurs pourront continuer à utiliser le fioul domestique habituel comme carburant pour liquider les stocks. A partir du 1^{er} Mai 2011, tous les automoteurs (Machine à vendanger, moissonneuse batteuse, automoteur de pulvérisation, Chariot élévateur, etc ...) devront donc obligatoirement rouler avec ce nouveau gazole. Pour les tracteurs agricole ou forestier l'utilisation du GNR sera obligatoire à compter du 1^{er} Novembre 2011.

Pour les chaudières, le fioul domestique classique sera toujours commercialisé.

Pour ceux qui utilisent les mêmes cuves attention le gazoil non routier lui n'est pas adapté pour l'utilisation dans les chaudières.

Quels sont les avantages de ce nouveau gazoil ?

En plus de l'intérêt environnemental (niveaux très faibles d'émissions polluantes), ce gazoil présente un réel atout technique pour les nouveaux tracteurs. Il permettra d'éviter tous les litiges sur les systèmes d'injection avec des interventions coûteuses en pièces et main d'œuvre. En effet, jusqu'à maintenant l'agriculteur était responsable de ce dysfonctionnement car les notices du tracteur préconisaient un fioul de qualité encore inexistant sur le marché.

Quels sont les inconvénients techniques de ce nouveau carburant ?

L'utilisation de ce nouveau carburant va demander certaines adaptations, notamment un nettoyage complet de la cuve de stockage avant le premier remplissage et le changement des filtres. L'étape de nettoyage est cruciale car les esters méthyliques qui remplacent le soufre dans ce nouveau gazoil ont la particularité de faire remonter toutes les impuretés. Un mauvais nettoyage peut être fatale pour les moteurs. Faire appel à un prestataire ou acheter une nouvelle cuve semblent les solutions les plus judicieuses. Avec ce GNR, les agriculteurs vont devoir considérer leur cuve comme un véritable outil de travail (idem silo) avec un entretien régulier et un nettoyage réalisé par un professionnel tous les 5 à 10 ans.

Attention ne pas mélanger du fioul domestique et du GNR en grosse quantité.

Ne pas stocker le GNR plus de 6 mois.

Pourrais-je continuer à utiliser ce GNR pour mon vieux tracteur ?

Pour les nouveaux tracteurs, il n'y aura aucun problème, au contraire ce gazoil permettra de répondre aux préconisations des constructeurs. Pour les anciens tracteurs, le fonctionnement des moteurs avec ce nouveau carburant ne devrait pas poser de problème. La faible teneur en soufre pouvait entraîner des conséquences sur le pouvoir lubrifiant, mais ceci est compensé par l'introduction d'ester d'huile qui devrait assurer la fonction de lubrification de l'injection. De plus ce nouveau carburant est l'équivalent de notre gazoil blanc mis dans les voitures actuelles et qui ne pose actuellement pas de problème pour les véhicules plus anciens.

Ce carburant sera-t-il plus cher ?

Il n'y a pas de raison technique pouvant justifier que le gazole non routier soit demain beaucoup plus cher que le fioul domestique actuel de qualité. Les augmentations de la parité euro/dollar et du prix du baril de pétrole auront sans doute des effets plus significatifs et imprévisibles sur un changement de tarif.

Source : Philippe Van Kempen, BCMA