

DOCUMENT de TOTAL



Gazole non routier vous dites ?

C'est le nom définitif de ce que l'on a longtemps appelé « fioul traction ».

Ce nouveau carburant à basse teneur en soufre fera son apparition sur le marché français dès le 1er janvier 2011 pour répondre aux exigences environnementales. Il remplacera le fioul domestique dans les réservoirs des engins mobiles non routiers, des tracteurs agricoles et forestiers, des bateaux de plaisance et des bateaux de navigation intérieure.

Le gazole non routier répondra aux spécifications du gazole moteur (EN 590), sera coloré en rouge et bénéficiera de la fiscalité du fioul domestique.

Un carburant pour les moteurs de demain

A partir de 2011 vont apparaître de nouvelles générations de moteurs, beaucoup moins polluants mais disposant de systèmes de traitement des gaz d'échappement très sensibles au soufre.

Le fioul domestique ayant une teneur en soufre élevée (1000 mg/kg), il ne pourra pas être utilisé avec ces engins. Le gazole non routier aura une faible teneur en soufre (10 mg/kg) et sera parfaitement adapté à ce nouveau matériel.

Ce que cela va changer

Vous ne pourrez plus utiliser de fioul domestique pour alimenter vos engins. Il devra désormais être réservé au chauffage.

Vous devrez avoir des stockages différenciés pour :

- l'usage traction (gazole non routier à 10 mg/kg de soufre)
- l'usage chauffage (fioul domestique à 1000 mg/kg de soufre)

Les principales différences entre le gazole non routier et le fioul domestique

Le gazole non routier se distingue du fioul domestique par les caractéristiques suivantes :

- 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.

- Un meilleur indice de cétane : 51 au lieu de 49 pour le TOTAL Fioul Premier et 40 pour le fioul domestique
Ce qui a comme conséquences d'améliorer la qualité de la combustion et de réduire les émissions de polluants.

- La présence jusqu'à 7% d'Ester Méthylique d'Acide Gras

Les Esters Méthylés d'Acides Gras ont des propriétés détergentes qui pourraient mettre en suspension les dépôts accumulés sur les parois ou au fond des cuves. Ils peuvent également réduire la stabilité au stockage du gazole non routier.

- Une résistance au froid différente en été et en hiver

Ainsi, le Gazole Non Routier présentera une tenue au froid de 0°C l'été, et de -15°C l'hiver (le TOTAL Fioul Premier a une tenue au froid de -20 °C toute l'année et le fioul domestique de -4°C).

Pour une transition sans soucis, soyez prévoyant !

Faites le bilan de vos consommations à usage traction et chauffage.
Cela vous permettra d'adapter vos stockages en conséquence et de revoir votre fréquence d'approvisionnement.

Si vous prévoyez d'utiliser votre cuve de fioul domestique pour stocker le gazole non routier, nous vous conseillons vivement de faire un nettoyage de cette cuve.
En effet le gazole non routier a un effet détergent supérieur à celui du fioul domestique.
Il pourrait mettre en suspension les dépôts éventuellement accumulés en fond de cuve et sur les parois.

Le gazole non routier, ce n'est pas une histoire d'argent

Le gazole non routier conservera, heureusement, la fiscalité avantageuse du fioul domestique. La différence de coût d'achat par rapport à un fioul de qualité supérieure devrait être modérée.

Quelques gestes simples pour optimiser les performances du carburant

Mesures de précaution et de prévention :

- Après une livraison, laisser reposer le produit environ 2h avant d'effectuer un soutirage et ne pas attendre d'être en fond de cuve pour réapprovisionner.
 - Effectuer des purges aussi souvent que nécessaire pour éliminer l'eau de condensation qui se forme dans la cuve quand elle se vide.
 - Faire nettoyer la cuve de stockage au moins tous les dix ans, plus souvent dans le cas de forte rotation du stock.

En été, les écarts de température entre le jour et la nuit favorisent la condensation d'eau dans les réservoirs, facteur du colmatage des filtres et de formation de micro-organismes.

Pour limiter ces incidents :

- Purger régulièrement le fond des cuves et des réservoirs.
 - Maintenir les stockages et les réservoirs aussi pleins que possible pour limiter la condensation.
- Avant la mise au repos prolongé d'un engin, vider complètement le réservoir, le rincer et le sécher. Prévoir le remplacement des filtres pour le redémarrage.



La chasse au soufre

- Pourquoi retirer le soufre des carburants et combustibles alors qu'il lubrifie les pompes et protège des contaminations bactériennes ?
- Le principal intérêt d'une teneur en soufre divisée par deux est la réduction importante des émissions de dioxyde de soufre. Le dioxyde de soufre a des effets préjudiciables sur la santé (inflammation des bronches, altération de la fonction respiratoire...), c'est également une cause de pluies acides et de particules dans l'atmosphère.
- Retirer le soufre ne rend pas le combustible plus sec. Le combustible est fabriqué de façon à conserver un bon pouvoir lubrifiant. Le soufre n'a jamais eu d'influence sur la protection bactérienne.

Un fioul dédié à la traction, encore une histoire de soufre

- Oui, mais pour d'autres raisons. Comme pour les véhicules légers et les véhicules poids lourd, les normes de dépollution pour les engins agricoles sont de plus en plus sévères et vont conduire les constructeurs à utiliser des pots catalytiques.
- Le soufre altère ces systèmes de traitement des polluants. Pour permettre le bon fonctionnement des systèmes de dépollution, il faut réduire la teneur en soufre.
 - A partir du 1er janvier 2011, le fioul appliqué à l'alimentation des engins agricoles ne devra pas avoir plus de 10 ppm de soufre.