

GAZOLE AGRICOLE : SE PRÉPARER AU CHANGEMENT

■ Un arrêté à paraître en septembre devrait repousser au 1^{er} janvier 2012 l'utilisation du gazole non routier dans les engins agricoles. Un répit qui permettra de vider et nettoyer les cuves.

PAR CORINNE LE GALL

C'est le feuilleton de l'été et il a commencé comme tout bon film d'horreur : il a fait peur à tout le monde ! L'histoire qui a provoqué cette panique, c'est celle du changement de carburant rendu obligatoire par la directive européenne 2009/30/CE sur la réduction des émissions polluantes. Concrètement, un nouveau carburant baptisé gazole non routier (GNR) remplacera le fioul domestique dans les réservoirs des tracteurs et automoteurs agricoles dès le 1^{er} janvier 2011.

Même si tout le monde a vu la bande annonce lors des débats sur la directive en 2008, l'histoire était tombée aux oubliettes. Avant de ressortir en juin assortie d'un ultimatum : il ne reste que six mois pour vider et préparer les cuves ! Et de provoquer une levée de boucliers des syndicats qui ont obtenu l'activation d'une clause prévue par

Bruxelles : le report d'une année. Un arrêté confirmant cette dérogation est attendu dans le courant du mois de septembre. Une bonne nouvelle pour les agriculteurs, qui auront jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour se préparer au changement de carburant. Une chance que n'auront pas les utilisateurs de matériels de travaux publics, qui de-



vront adopter le GNR dès 2011. Le BCMA (Bureau commun du machinisme agricole) précise par ailleurs que c'est le matériel qui bénéficiera d'une dérogation et non la profession. Les communes qui emploient des tracteurs agricoles pourront donc continuer à carburer au fioul jusqu'en 2012. En revanche, les agriculteurs devront utiliser du GNR dans les pelles et tracto-pelles dès le 1^{er} janvier 2011. Un casse-tête en perspective pour les entrepreneurs et les grosses Cuma qui auront tout intérêt, sur un plan logistique, à passer au GNR le plus rapidement possible.

Un bénéfice pour les moteurs récents

● **Le passage du fioul au GNR** ne sera pas le cataclysme technique annoncé. « Il faut savoir que ce carburant est utilisé par tous nos voisins européens, allemands en tête, depuis plus de quinze ans », rappelle Philippe Van Kempen. Ce qui pourrait poser problème, c'est l'emploi d'esters méthyliques pour lubrifier à la place du soufre. « Il faut peut-être changer les filtres un peu plus souvent, constate Friedrich Uhlig, responsable des tests tracteurs à la DLG (Société des agriculteurs allemands), mais c'est la seule conséquence notable de l'incorporation des esters. En revanche, il faut être très rigoureux sur le stockage car les impuretés et les

dépôts remontent très facilement. » De son côté, le BCMA voit surtout des avantages à l'arrivée du GNR. « Ce carburant répond à la norme EN 590, qui est celle indiquée par tous les motoristes dans les manuels d'utilisation des tracteurs et automoteurs, indique Philippe Van Kempen. Cela évitera les conflits avec les concessionnaires, qui sont de plus en plus nombreux à contester les garanties sur les moteurs en prétextant l'emploi de fioul domestique au lieu du gazole normé. » Il précise aussi que de nombreux propriétaires de tracteurs récents avec common-rail utilisent déjà un fioul de qualité supérieure, voire du gazole classique pour préserver leurs moteurs.

FAIRE LE BILAN

DES CONSOMMATIONS

En théorie donc, le changement de carburant ne sera obligatoire qu'en 2012, mais le BCMA et les pétroliers s'accordent à dire qu'il vaut mieux anticiper la directive et ne pas attendre le dernier moment. « L'idée derrière cette dérogation est de permettre aux agriculteurs de vider leurs cuves et d'effectuer un bon nettoyage pour redémarrer avec le GNR », explique Philippe Van Kempen, chef du service agroéquipements du BCMA. « At-



Changer son comportement d'achat

● **La composition définitive du GNR** n'est connue que depuis un mois et les prix ne sont donc pas encore définis. Du côté du BCMA, Philippe Van Kempen plaide pour un tarif équivalent à celui du fioul « puisque le gazole détaxé est sensiblement au même prix que le fioul, rien ne justifie une augmentation sur le GNR. De toutes façons, si les pétroliers veulent que les agriculteurs effectuent le transfert vers le gazole rapidement, ils n'ont pas intérêt à gonfler le prix. »

Du côté de Total, les tarifs ne sont pas encore fixés. « Il y aura peut-être un écart, prévient Thierry Solokhine, mais cela n'ira pas du simple au double. » En revanche, le pétrolier prévoit que les agriculteurs devront modifier leur comportement d'achat. En premier lieu, il

sera recommandé de remplir sa cuve plusieurs fois par an car le GNR sera livré sous deux formes : un gazole d'été avec une tenue à froid à 0 °C et une version hiver tolérant - 15 °C. Impossible donc de faire sa livraison annuelle en juin, à moins d'habiter dans le Sud.

« La logique d'estimation de prix ne sera pas la même non plus, tempore Thierry Solokhine. Les cours du gazole sont nettement plus stables que ceux du fioul, avec seulement une petite variation autour des grandes vacances. C'est un marché d'approvisionnement continu, sans pic d'activité. Contrairement au fioul, le prix du GNR ne suit pas directement l'offre et la demande mais dépend d'autres facteurs, dont des éléments géopolitiques. Les marges de manœuvre seront plus grandes. »

PRÉPARATION

Avant de recevoir le nouveau gazole non routier, il faudra procéder à un nettoyage complet de la cuve. Le remplacement des filtres est aussi à prévoir.

tendre la dernière minute ne ferait que repousser le problème d'un an, rebondit Thierry Solokhine, de Total. Il faut prendre cette dérogation comme une opportunité pour s'occuper du transfert de carburant dans les meilleures conditions. »

Total s'apprête d'ailleurs à mettre en place des mesures d'accompagnement dès le mois d'octobre, pour informer les agriculteurs sur les actions à mettre en place pour passer au GNR. « Ce que je recommande en premier lieu, c'est de faire le point sur la part du chauffage dans la consommation de fioul, afin de prévoir éventuellement une seconde cuve », explique Thierry Solokhine. Néanmoins, Total es-

time que moins de 10 % des exploitations ont une cuve commune pour le chauffage et la traction.

PRÉPARER CORRECTEMENT SA CUVE

« L'étape clé est la préparation du stockage, poursuit Philippe Van Kempen. Dès que le niveau de fioul dans la cuve sera suffisamment bas, il faudra faire le nécessaire pour recevoir le GNR. » Ceci implique donc de faire procéder à un nettoyage en règle afin de supprimer l'eau de condensation et les impuretés qui ont pu sédimenter. « Avec le GNR, le nettoyage de la cuve devient crucial car les esters méthyliques qui remplacent le souffre ont

la particularité de provoquer des dépôts et de faire remonter toutes les impuretés », prévient Philippe Van Kempen.

Un mauvais nettoyage peut donc être fatal pour les moteurs. « Avec l'arrivée du GNR, les agriculteurs vont devoir considérer leur cuve comme un véritable outil de travail, au même titre qu'une cellule pour les céréales. Il faudra l'entretenir régulièrement, avec un nettoyage réalisé par un professionnel tous les cinq à dix ans. Une cuve en bon état est la condition indispensable pour que le GNR ne se dégrade pas trop vite », ajoute Thierry Solokhine. Et pour que le feuilleton de l'été 2010 connaisse une fin heureuse. ■