

# RECOMMANDATIONS AUX UTILISATEURS DE GAZOLE NON ROUTIER (GOnR)

## Informations sur le gazole non routier

### DEFINITION

Le gazole non routier est un gazole dont la teneur en soufre est réduite à 10 ppm (ou mg/kg) destiné à certains engins listés en annexe 1 de l'arrêté du 10 décembre 2010 relatif aux caractéristiques du gazole non routier. Il peut contenir jusqu'à 7% d'esters (Ester Méthylique d'Acide Gras « EMAG »).

Il remplace obligatoirement pour ces utilisations le fioul domestique selon le calendrier suivant :

- **1<sup>er</sup> Janvier 2011 : possibilité d'utilisation.**
- **1<sup>er</sup> mai 2011 : obligation pour tous les engins hors tracteurs agricoles et forestiers.**
- **1<sup>er</sup> novembre 2011 : obligation pour tous les engins visés.**

### USAGES ET FISCALITE

Le gazole non routier est défini afin de répondre aux besoins des moteurs d'engins non routiers listés dans la réglementation. Tout autre usage autorisé par la fiscalité (par exemple chauffage ou cogénération) peut être envisagé lorsque le matériel et les installations sont compatibles avec son emploi et admis par le constructeur ou l'installateur. Toutefois son usage est fortement déconseillé dans les installations de chauffage existantes. Ce nouveau produit est un gazole sous condition d'emploi coloré en rouge qui supporte la même fiscalité que le fioul domestique.

### PRINCIPALES DIFFERENCES ENTRE LE GAZOLE NON ROUTIER ET LE FIOUL DOMESTIQUE

- Teneur en soufre : la teneur en soufre du gazole non routier est de 10 ppm maximum alors que celle du fioul domestique est fixée à un maximum de 1000 pm. Ce maximum de 10 ppm est porté à 20 ppm au stade de la distribution finale. Cette exigence européenne a pour but de permettre d'abaisser les émissions polluantes des moteurs et d'améliorer la qualité de l'air ;
- Cétane : 51 pour le gazole contre 40 pour le fioul domestique, l'indice de cétane du gazole non routier permet une meilleure combustion dans les moteurs et moins d'émissions polluantes ;
- Tenue au froid : le gazole non routier, tout comme le gazole routier, répond à une saisonnalité qui ne lui confère pas la même tenue au froid toute l'année (en particulier la Température Limite de Filtrabilité « TLF » 0°C l'été et -15°C l'hiver).

Température limite de filtrabilité (TLF)	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.
<b>GAZOLE NON ROUTIER</b>	Max - 15°C			Max : 0°C						Max: - 15°C		
<b>FIOUL DOMESTIQUE</b>	Max : - 4°C											



Il n'est pas possible de différencier visuellement le gazole non routier du fioul domestique. Seuls les documents valant facture porteront les mentions permettant d'identifier ces deux produits.

## Recommandations sur les installations, l'approvisionnement et le stockage



Au regard des normes de taux de soufre de 10 ppm, il suffit d'un litre de fioul domestique pour altérer la qualité de 1000 litres de gazole non routier.

### INSTALLATIONS

En cas d'utilisation de gazole non routier et de fioul domestique sur un même site, il conviendra de prévoir des installations dédiées pour chaque produit.

Pour toute question concernant la réaffectation d'une installation existante, il est recommandé de demander conseil à son fournisseur de produits.

Si l'utilisateur est amené à mettre en place une installation neuve, il lui est conseillé de contacter son fournisseur de matériels pour assurer la conformité à la réglementation sur les stockages.

### Tuyauteries de déchargement :

Afin de préserver la qualité respective du gazole non routier et du fioul domestique, il convient de :

- prévoir des circuits de réception séparés.
- identifier les bouches de raccordement.

## Cuve de stockage :

Il est rappelé que la réglementation impose d'indiquer le nom du produit et la capacité de la cuve pour chacun des stockages.

La mise en place du gazole non routier dans un stockage existant nécessite une vidange, voire un nettoyage complet selon appréciation de l'état du stockage :

- afin de préserver la qualité de ce nouveau produit notamment pour le taux de soufre,
- pour tenir compte du pouvoir détergent du gazole non routier qui risque de mettre en suspension les sédiments accumulés sur les parois d'une cuve ancienne ou mal entretenue. Ces sédiments pourraient se retrouver dans les filtres des engins.

Une attention particulière doit être portée par l'utilisateur sur l'état de l'installation dans le cas d'un stockage non nettoyé depuis plus de cinq ans.

L'étanchéité des différents orifices de la cuve ainsi que le bon fonctionnement du système de purge lorsqu'il existe devront être vérifiés lors de mise en place du produit.

Il conviendra également de contrôler l'absence d'eau (par exemple à l'aide d'une pâte détectrice ou d'un détecteur électronique).

Après la mise en place du produit, des précautions renforcées sont à prendre pour éviter la présence d'eau dans tous les stockages du fait de la capacité de l'EMAG à absorber l'eau. De plus, les filtres et le stockage devront être régulièrement inspectés et nettoyés si nécessaire.

## APPROVISIONNEMENT /STOCKAGE

Il est conseillé de gérer les approvisionnements de manière à ne plus avoir de produit été en cuve en saison hivernale. En effet, une additivation pour la tenue au froid en cuve et a posteriori n'est pas une solution technique efficace pour toutes les situations.

Pour des raisons de stabilité, comme pour le gazole routier, il est recommandé de limiter à 6 mois au plus la conservation du produit dans les conditions standards de stockage.

En cas de stockage prolongé (> 6mois) ou en cas de présence d'une quantité résiduelle en stock importante de gazole non routier qualité été à l'approche de l'hiver, il est recommandé de s'adresser à son fournisseur pour envisager des solutions afin d'éviter de rencontrer des problèmes lors de l'utilisation du produit.

## RÉSERVOIRS DES ENGIN

Il convient de prêter attention aux réservoirs des engins qui pourraient être à l'arrêt pendant une longue période, et pour ce faire se rapprocher des fournisseurs de matériels. Si l'engin est remis plus de 6 mois, l'utilisateur devra envisager une purge du réservoir afin d'éviter le risque d'altération du gazole non routier. Lors de la remise en service de l'engin, il sera utile de vérifier la présence d'eau dans le réservoir, provenant de la condensation, pour procéder à une purge éventuelle.

---

Références réglementaires : Directive 2009/30/CE du parlement européen et du conseil du 23/04/ 2009 ; Arrêté du 10/12/2010 relatif aux caractéristiques du gazole non routier publié au JORF le 31/12/2010 ; Circulaire du 17/12/2010 du ministère de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique relative à l'utilisation du gazole non routier ; Arrêté du 01/07/ 2004 fixant les règles techniques et de sécurité applicables au stockage de produits pétroliers dans les lieux non visés par la législation des ICPE ni la réglementation des ERP ; Arrêté du 22 décembre 2008 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique 1432 (stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables). Liste non exhaustive.

Ce document a été établi par les organisations professionnelles de distribution de carburants et combustibles : L'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP) pour le raffinage, la Fédération Française des Pétroliers Indépendants,(FFPI) et l'Association des Indépendants du Pétrole (AIP) pour l'importation et la Fédération Française des Combustibles, Carburants et Chauffage (FF3C) pour la distribution.

Ce document a pour objet d'informer les utilisateurs et de définir les points clés qui leur sont recommandés de respecter pour la mise en place du produit en 2011.

Cette mise en place s'effectue sous la seule responsabilité des utilisateurs qui peuvent demander des conseils complémentaires à leurs fournisseurs de matériels et de produits.

Les pouvoirs publics ont mis en place un observatoire permettant de signaler d'éventuels problèmes techniques rencontrés par les utilisateurs sur le gazole non routier et les engins concernés.

Si vous avez des questions relatives au gazole non routier ou à son utilisation ou si vous souhaitez informer de difficultés liées à ce nouveau carburant : [gongr@developpement-durable.gouv.fr](mailto:gongr@developpement-durable.gouv.fr)

## LISTE DES ENGINS DEVANT UTILISER DU GAZOLE NON ROUTIER

(Voir détails sur annexe de l'arrêté du 30 décembre 2010)

### **Engins mobiles non routier : (date d'obligation 1<sup>er</sup> Mai 2011)**

**Définition** : On entend par engin mobile non routier toute machine mobile, tout équipement industriel transportable ou tout véhicule, pourvu ou non d'une carrosserie, susceptible de se déplacer au sol, sur route ou en dehors des routes, et non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises.

En outre, les moteurs doivent être montés sur des engins qui répondent aux exigences spécifiques suivantes :

- être destinés ou propres à se déplacer ou être déplacés au sol ou en dehors des routes ;
- être équipés d'un moteur à allumage par compression ayant une puissance nette supérieure à 18 kW ;
- fonctionnant à vitesse intermittente plutôt qu'à une seule vitesse constante.

**Les engins dont les moteurs sont couverts par cette définition comprennent, entre autres, les matériels suivants :**

- équipements de construction, notamment chargeuses sur roues, bulldozers, tracteurs et chargeuses à chenilles, chargeuses transporteuses, chargeuses compactes rigides à pneus ou à chaînes, camions tout-terrain, excavateurs hydrauliques, recycleuses malaxieuses, décapeuses, raboteuses ;
- équipements d'entretien des routes (niveleuses automotrices, rouleaux compresseurs, finisseurs) ;
- chasse-neige et balayeuses urbaines ;
- machines agricoles automotrices, émotteuses et équipements de sylviculture ;
- équipements de manutention, grues mobiles, chariots élévateurs à fourche, chariots élévateurs tout-terrain dès lors qu'ils ne sont pas immatriculés ;
- échelles et nacelles automotrices ;
- équipements d'assistance aéroportuaire au sol ;
- équipements industriels de forage ;
- compresseurs et motopompes ;
- locomotives ferroviaires ;
- groupes électrogènes ou hydrauliques sur camion.

### **Bateau de navigation intérieure : (date d'obligation 1<sup>er</sup> Mai 2011)**

**Définition** : On entend par bateau de navigation intérieure un bateau destiné à être utilisé sur des voies navigables intérieures, d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres et d'un volume égal ou supérieur à 100 m<sup>3</sup>, ou un remorqueur ou un pousseur construit pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux de 20 mètres ou plus.

### **Tracteurs agricoles ou forestiers : (date d'obligation 1<sup>er</sup> Novembre 2011)**

**Définition** : On entend par tracteur agricole ou forestier tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière. Il peut être aménagé pour transporter des charges ou des convoyeurs.

#### **Sont exclus du champ de l'obligation**

- Les engins et véhicules à usage non commercial ou non industriel (ex. : tracteur-tondeuse à gazon utilisé par un particulier, tronçonneuse, taille-haie...) ;
- les bateaux destinés au transport de voyageurs transportant 12 personnes au maximum en plus de l'équipage ;
- les bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 24 mètres (tels qu'ils sont définis à l'article 1er, paragraphe 2, de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance ;
- les bateaux de service des autorités de contrôle ;
- les bateaux de service d'incendie ;
- les bateaux militaires ;
- les bateaux de pêche inscrits au fichier communautaire des navires de pêche ;
- les navires de mer, y compris les remorqueurs et pousseurs de mers circulant ou stationnant sur les eaux fluvio-maritimes ou se trouvant temporairement sur les eaux intérieures, pour autant qu'ils soient munis d'un certificat de navigation ou de sécurité en cours de validité défini à l'annexe I, section 2, point 2.8 ter.