

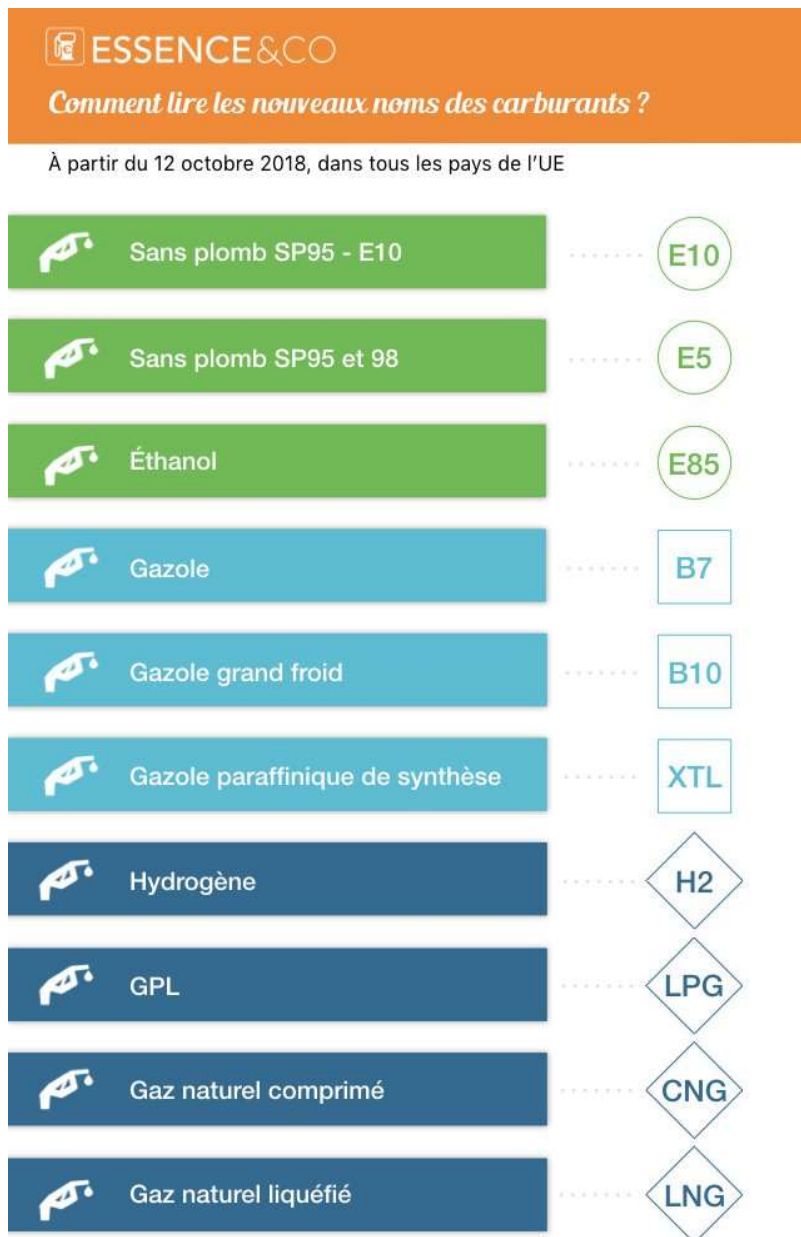
Pourquoi les carburants changent-ils de nom au 12 octobre ?

Europe oblige, l'étiquetage en station évolue à compter du 12 octobre. La composition des carburants ne change pas, juste leur appellation, afin qu'elle soit compréhensible pour les touristes étrangers.

De nouvelles étiquettes

Un rond, un carré et un losange, des chiffres et des lettres. Voilà les éléments qui seront présents sur les nouvelles étiquettes sur les pistolets des carburants en station d'ici 12 octobre 2018.

Chaque type de carburant sera désormais représenté par une figure géométrique et des chiffres : un rond pour l'essence, un carré pour le diesel et un losange pour les carburants gazeux.



Pour l'essence, la nouvelle dénomination harmonisée sera identifiable facilement avec un cercle entourant un E, associé à un chiffre reflétant la teneur en Ethanol, un biocarburant : 5 % pour l'E5 (actuel sans-plomb 98 et sans-plomb 95), 10 % pour l'E10 (sans-plomb 95 - E10) et 85 % pour l'E85 (actuel super-éthanol).

Le diesel aura lui pour sigle un carré. A l'intérieur, un B associé au chiffre affichant là aussi la teneur en biocarburant. Le sigle XTL désignera de son côté le diesel synthétique, non-dérivé du pétrole brut.

Les carburants sous forme de gaz seront désignés par un diamant, avec un « H2 » pour l'hydrogène, CNG pour le gaz naturel comprimé, LPG pour le gaz de pétrole liquéfié et LNG pour le gaz naturel liquéfié.

Un affichage conforme à toute l'Union Européenne

Il faut y voir l'effet de la transposition en Droit français de la directive de l'Union européenne 2014/94/UE qui régit le déploiement à l'échelle de l'Union des infrastructures de carburants alternatifs. Ce texte prévoit, entre autres, l'application d'un nouvel étiquetage harmonisé des carburants, conforme à celui que l'on trouve chez nos voisins européens (ainsi que la Suisse, la Norvège, l'Islande, le Liechtenstein, la Turquie, la Serbie et la Macédoine). Le Royaume-Uni réserve sa décision mais devrait, selon toute vraisemblance, adopter le nouvel étiquetage.

Finis les hésitations au moment de faire le plein en Allemagne ou en Espagne, la nouvelle dénomination sera compréhensible par tous.

La composition des carburants ne change pas

Les constructeurs automobiles en effet sont tenus d'apposer sur les véhicules neufs une étiquette de rappel (diamètre minimal de 13 mm) sur le revers de la trappe à carburant ou à proximité du bouchon du réservoir. A noter que cette mesure n'est pas rétroactive : pas plus les constructeurs que les consommateurs sont tenus d'apposer la nouvelle étiquette sur les véhicules déjà en circulation.

Le SP98 devient SP98 E5, sans changer de nature

La norme EN16942 décrit la conception technique et la taille des nouvelles étiquettes et, à bien y regarder, elle ne change rien pour l'automobiliste. Qu'on se rassure : non, le SP98 ne disparaît pas ! Le carburant E5 présente exactement les mêmes caractéristiques que le SP98. Oui, vous avez bien lu : le SP98 qui vous est si familier contient — depuis des années déjà — jusqu'à 5 % d'éthanol sans que quiconque n'y trouve rien à redire. Ou plus précisément : jusqu'à 5 % d'ETBE (éthyl tertio butyl éther). Seul le nom change, pas la composition.

Et encore ! Bon nombre de stations conservent le double affichage : la nouvelle étiquette E5 voisine l'appellation commerciale à laquelle les clients sont habitués ("Super", "Super 98", "SP98"). C'est précisément lorsque l'automobiliste change de station ou circule à l'étranger que les nouvelles étiquettes normalisées lui seront utiles. Dans le doute, il lui suffira de faire abstraction des appellations commerciales et de saisir le pistolet E5, E10, E85 ou B7, B10 qui correspond à l'étiquette apposée sur le bouchon du réservoir de son véhicule.

Le carburant SP95-E10 reste en station, lui aussi. Comme de logique, il conserve son appellation E10 correspondant à un taux d'éthanol de 10 % maximum (variable selon les saisons). La formulation du Superéthanol E85 ne change pas davantage : elle comprend jusqu'à 85 % d'éthanol durant la saison chaude, mais 70 % seulement au creux de l'hiver, afin de faciliter le démarrage à froid. Rappelons incidemment que l'homologation des boîtiers E85 facilite dorénavant la conversion des véhicules à essence.

L'arrivée du gazole B10, comprenant 10% de biocarburants

Côté motorisations Diesel, l'automobiliste pourra hésiter entre deux pistolets et deux étiquettes : le carré B7 et le carré B10. "Les gérants des 6.000 stations-services indépendantes sont tenus aux mêmes obligations que les stations adossées à la grande distribution", rappelle Francis Pousse, président des distributeurs de carburants au sein du CNPA (Conseil national des professions de l'automobile). "Par conséquent, elles sont tenues de préparer l'arrivée du gazole B10, comprenant 10 % de biocarburants sous la forme d'esters méthyliques d'acides gras. Tout en conservant le gazole B7. Alors qu'on nous prédit la fin du moteur Diesel."

Face à ce genre de contradictions et à l'importance des investissements à consentir, les gérants de station-service hésitent. Au point que le CNPA redoute un retard dans le déploiement en France du nouveau gazole B10. Ce nouveau carburant pourrait souffrir de la combinaison de deux phénomènes : d'une part la chute de la demande en gazole, du fait de la baisse des ventes de véhicules Diesel ; d'autre part la défiance des automobilistes à propos d'un carburant réputé endommager le moteur.

Certains réparateurs craignent en effet une amplification avec le B10 du phénomène déjà constaté avec le gazole B7 de dilution de l'huile par le carburant. Ce qui concourt à une usure accélérée des segments et des cylindres. D'autres évoquent des démarrages laborieux du moteur Diesel alimenté en B10, lorsque le thermomètre descend largement sous le zéro durant la nuit et que le carburant se fige dans la pompe et les injecteurs. Les pétroliers rétorquent qu'ils sont tenus par l'Arrêté du 1er juin 2018 relatif aux caractéristiques du gazole de garantir pour le B10 une température limite de filtrabilité de -20°C .

À terme arrivera en station un gazole synthétique, identifié par l'étiquette carré XTL. Le règlement communautaire susmentionné le définit comme suit : "Un type de carburant Diesel paraffinique fabriqué à partir de matières renouvelables ou fossiles par synthèse ou hydrotraitement, de composition assez similaire au carburant Diesel fossile traditionnel. La norme EN15940 autorise une teneur en esters méthyliques d'acides gras (EMAG) jusqu'à 7 % dans le XTL".

Pas de changement pour les combustibles gazeux

Les automobilistes qui roulent au GPL ou au GNV n'ont pas davantage de raisons de s'inquiéter de l'entrée en vigueur du nouvel étiquetage des carburants. Le gaz de pétrole liquéfié (GPL) reçoit un losange LPG (de l'anglais Liquid Petroleum Gas), tandis que le gaz naturel véhicule (GNV) adopte le losange CNG (pour Compressed Natural Gas) et le losange LNG (Liquefied Natural Gas). En toute logique, le losange H2 désigne le dihydrogène qui sert à alimenter les rares véhicules électriques à pile à combustible.

Source : [Challenges](#)