



## Pratique

# Le GPL et le BioGPL, l'autre gaz pour un transport fluvial plus vert

*Entretien avec Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP), qui met en avant les atouts du GPL et du BioGPL pour les bateaux fluviaux dans le contexte de la transition énergétique. Un appel aux acteurs du fluvial à travailler à des solutions innovantes avec le CFBP.*

« Dans une phase de transition, le GPL, peut constituer une alternative intéressante pour les bateaux fluviaux et une solution d'avenir avec le BioGPL, explique Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP). D'un point de vue environnemental, le GPL présente des atouts mais aussi sur les plans économique et technologique ». Le GPL est composé d'un mélange de butane et de propane et devient progressivement renouvelable avec le développement du BioGPL. C'est un carburant alternatif aux atouts environnementaux reconnus par les pouvoirs publics.

Pour l'environnement, l'intérêt du GPL par rapport à d'autres carburants fossiles comme l'essence ou le diesel est d'émettre très peu de polluants atmosphériques (NOx, SOx...) et de permettre une diminution de 15 à 20 % des émissions de CO<sub>2</sub>, et jusqu'à -80 % lorsque le GPL est d'origine renouvelable. Il peut répondre ainsi aux exigences réglementaires qui concernent les moteurs des bateaux fluviaux depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (EMNR). Le GPL présente aussi un avantage pour maintenir la qualité de l'eau, ce qui peut être positif non seulement pour les voies navigables mais aussi pour les lacs où se déroulent des activités touristiques.

« La technologie des moteurs fonctionnant au GPL est parfaitement connue et maîtrisée, poursuit Joël Pedessac, aussi bien pour la fabrication des moteurs que



pour la maintenance. Les risques et les solutions sont connus et maîtrisés tout comme les coûts ». Le GPL est déjà régulièrement présent à bord des bateaux, par exemple, dans la cuisine avec des bouteilles de butane et/ou de propane.

Il existe des bateaux au GPL, par exemple, en Turquie ou en Australie avec des moteurs in-board ou hors-bord. Ce sont des bateaux pour les loisirs ou pour le transport de personnes, de dimension plutôt réduite pour le moment. Le GPL est utilisé notamment sur les bateaux touristiques pour limiter l'impact sur la faune et la flore marines. Mais des progrès pourraient être réalisés rapidement si un projet de démonstrateur pouvait être bâti et réalisé avec des partenaires du fluvial, indique Joël Pedessac. Une proposition à prendre comme un appel à rencontrer et échanger avec le CFBP à l'attention de Voies navigables de France, des ports, etc.

## Un coût raisonnable

Comme pour tout nouveau carburant alternatif, la question de l'avitaillement

apparaît cruciale. Pour le GPL, il existe quelques stations dans quelques bassins nautiques ou à l'étang de Thau. Il faut retenir que le GPL est très largement stocké dans de nombreux ports maritimes où il est régulièrement livré par des navires dans la zone ARA, à Fos, à Berre, etc. La matière première est donc présente dans un grand nombre de ports qui sont des endroits stratégiques pour organiser un avitaillement de bateaux. « Il faut aussi savoir que réaliser une station GPL représente un coût raisonnable, souligne Joël Pedessac, par rapport au GNL ou à des stations de charge pour des batteries. Par exemple, une station GPL, c'est entre 50 000 et 100 000 euros ». Par ailleurs, la réglementation existe pour l'implantation de stations GPL, selon le CFBP. Il ne faut pas oublier non plus que le GPL et le BioGPL offrent aussi une solution de stockage de gaz en bouteille ou en citerne. C'est un gaz facilement transportable.

« Nous souhaitons travailler sur une solution pour le fluvial avec le GPL et le BioGPL, précise Joël Pedessac. Nous souhaitons entamer des échanges avec des représentants de la filière fluviale, avec des architectes, des chantiers navals. Lever peut-être de la méconnaissance et de la crainte par rapport au GPL. Echanger sur la réglementation et voir comment le GPL et le BioGPL peuvent répondre aux besoins des bateaux fluviaux dans le contexte des transitions énergétique et environnementale ».

Clotilde Martin ■