



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

GPL

Question écrite n° 7470

Texte de la question

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer au sujet de l'utilisation du GPLc comme énergie en milieu marin. Malgré la directive européenne 2001/27/CE de la commission (JO L. 107 du 18 avril 2001), ainsi qu'un arrêté ministériel (JO n° 5 du 6 janvier 2001), les services de l'Etat autorisent l'utilisation du GPLc à « tous les types de bateau de navigation intérieure » (art. 2), alors qu'ils n'autorisent pas son utilisation sur les eaux littorales. Compte tenu de son caractère nettement moins polluant que tout autre type d'essence, elle lui demande de bien vouloir lui communiquer les motivations de cette décision. Elle lui demande également s'il entend prendre des mesures visant à étendre l'autorisation de l'utilisation de moteurs fonctionnant aux gaz de pétrole liquéfiés, dit « équipement GPL », sur les eaux littorales, ainsi que de lui communiquer son avis en la matière.

Texte de la réponse

Les dispositions de la directive européenne 2001/27/CE (Journal officiel L. 107 du 18 avril 2001) portant adaptation technique de la directive 88/77/CEE dont le champ d'application concerne « tout véhicule propulsé par un moteur Diesel, et destiné à circuler sur route avec ou sans carrosserie » ne concernent pas les bateaux de plaisance pour une navigation intérieure et les navires de plaisance pour une navigation en eaux maritimes. L'arrêté du 6 janvier 2001 définit les règles techniques de transformation des moteurs des bateaux de plaisance en eaux intérieures pour une utilisation au GPLc. En l'absence d'un réseau de professionnels compétents, et pour éviter les difficultés du secteur automobile qui n'avait pas suffisamment encadré le dispositif de transformation des moteurs, il prévoit, à l'article 3, une procédure d'agrément des organismes de formation, des experts et des installateurs agréés. L'arrêté définissant ces diverses procédures est en cours d'élaboration, celle-ci étant assez longue compte tenu des consultations et des procédures à élaborer. Ainsi la réglementation autorisant la transformation des moteurs pour l'utilisation du GPLc en eaux intérieures n'est donc pas encore applicable en pratique. Pour les eaux maritimes, l'utilisation du GPLc nécessite aussi un arrêté. Celui-ci n'est pas encore intervenu parce que les bases réglementaires n'étant pas les mêmes et la réglementation maritime ne prévoyant pas d'experts, il convenait d'attendre la mise en place du dispositif « eaux intérieures » pour s'y référer. Ainsi, le dispositif envisagé pour les eaux maritimes reprendra non seulement les procédures administratives des eaux intérieures, mais aussi les annexes techniques. Depuis janvier 2001, les motoristes ont pu développer, pour les motorisations hors bord, des moteurs capables de fonctionner en milieu marin. Ainsi l'annexe de l'arrêté du 6 janvier 2001 définissant les prescriptions techniques de transformation des moteurs est désormais transposable en totalité aux navires évoluant en eaux maritimes. Dans un souci d'harmonisation, dès que le dispositif d'agrément des installateurs et des experts sera mis en place en navigation intérieure, l'utilisation du GPLc sera étendue aux navires de plaisance évoluant en eaux maritimes. Quel que soit le lieu de navigation, il convient cependant de distinguer deux types d'équipement. Les bateaux et navires à coque ouverte, équipés de moteurs hors bord de faible puissance (environ 20 kW) et de réservoirs amovibles : les moteurs disponibles sur le marché sont marqués CE pour fonctionner au GPLc. Le carburant est stocké dans des bouteilles de 6 kg ou 13 kg marquées CE. Les lyres de raccordement entre les moteurs et les bouteilles de

carburant sont marquées CE. Dans ce cas, il n'y a donc pas d'obstacle à élaborer une réglementation puisque tous les aspects techniques ont déjà fait l'objet d'un cahier des charges. Toutefois, une telle réglementation technique, souhaitée notamment par les clubs nautiques et les gestionnaires des ports de plaisance pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement, ne pourra être mise en place que dans la mesure où l'usage du GPLc en bouteille sera autorisé comme carburant pour les moteurs de propulsion, ce qui n'est pas le cas actuellement. Des démarches sont en cours, de la part des fabricants et distributeurs de GPLc en bouteille auprès de la direction générale des douanes et droits indirects, pour que ce type de consommation soit légalement autorisé. Les bateaux et navires équipés de moteurs et de réservoirs intérieurs : un fonctionnement au GPLc nécessite l'installation d'un réservoir de carburant adapté, une transformation du ou des moteurs et une liaison entre les deux. Une telle modification exige des compétences particulières de la part des installateurs et des contrôleurs, notamment pour deux raisons principales : d'une part, le GPLc étant plus lourd que l'air il aura tendance en cas de fuite à s'accumuler dans les fonds de l'embarcation et, d'autre part, à la différence des voitures, la notion de série étant très peu développée en matière de bateaux ou navires de plaisance, chaque transformation nécessitera une étude particulière.

Données clés

Auteur : [Mme Nathalie Kosciusko-Morizet](#)

Circonscription : Essonne (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 7470

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 décembre 2002, page 4549

Réponse publiée le : 14 avril 2003, page 2984