



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Filiale à 65 % EDF, 25 % Fluxys et 10 % Total, Dunkerque LNG est propriétaire et exploitant du terminal méthanier de Dunkerque. Mis en service le 1<sup>er</sup> janvier 2017, il est le deuxième plus grand terminal méthanier d'Europe continentale. Sa mission : stocker et regazéifier le gaz naturel liquéfié pour l'émettre sur le réseau français et belge. Le terminal a une capacité de gazéification de 13 milliards de m<sup>3</sup> par an, soit 20 % de la consommation annuelle française et belge.

## CAHIER D'ACTEUR DE DUNKERQUE LNG

*Emploi, environnement, développement économique, circulation routière, cadre de vie... Les enjeux de ce projet sont déterminants pour l'avenir du port, de l'ensemble du Dunkerquois et de la région.*

### INTRODUCTION

L'extension du port de Dunkerque est un projet majeur d'aménagement de ses infrastructures portuaires. Au niveau national, il correspond à la volonté de renforcer les capacités d'accueil de l'un des trois grands ports français d'envergure européenne.

Au niveau local, ce projet répond aux besoins futurs de la logistique et du transport sur le territoire. Il soutiendra le développement économique et social du Dunkerquois et de tout l'arrière-pays. Ce projet doit devenir une ambition régionale partagée par tous.

Dunkerque LNG est présent sur le territoire du port de Dunkerque avec son terminal méthanier. Il est donc concerné par ce projet de par ses activités et son implantation dans le paysage Dunkerquois.

Deux projets sont proposés par le port de Dunkerque : les projets "Atlantique" et "Baltique". Pour Dunkerque LNG, le projet "Atlantique" est l'option à privilégier au regard des zones d'effet du terminal. En effet, pendant la phase de chantier, il est à noter que la variante Baltique présenterait, par rapport à la solution Atlantique, l'inconvénient de nécessiter des mesures de sécurité spécifiques et adaptées devant être définies pour les travaux à réaliser au sud du terminal méthanier (dans le respect de l'arrêté préfectoral SUP du 09/04/2010).



© Dunkerque LNG - Happy Day

## UN FACTEUR DE COMPETITIVITE

La France compte trois grands ports distribués respectivement sur chacune de ses façades maritimes dont le port de Dunkerque localisé sur la façade nord. Ces ports se livrent une concurrence très forte pour attirer du trafic maritime étranger en termes de services portuaires (lamanage, remorquage et pilotage). Le projet CAP 2020 renforcera la compétitivité du port de Dunkerque sur ces services. L'augmentation des disponibilités et la hausse des flux attendues permettront une répartition des coûts fixes sur un plus grand nombre d'utilisateurs. L'extension est donc favorable aux industries du territoire qui peuvent répercuter ces tarifs compétitifs dans leur propre prix. L'attractivité du terminal de Dunkerque LNG pour ses clients affrèteurs

de navires GNL réside beaucoup dans la compétitivité et la qualité des services portuaires.

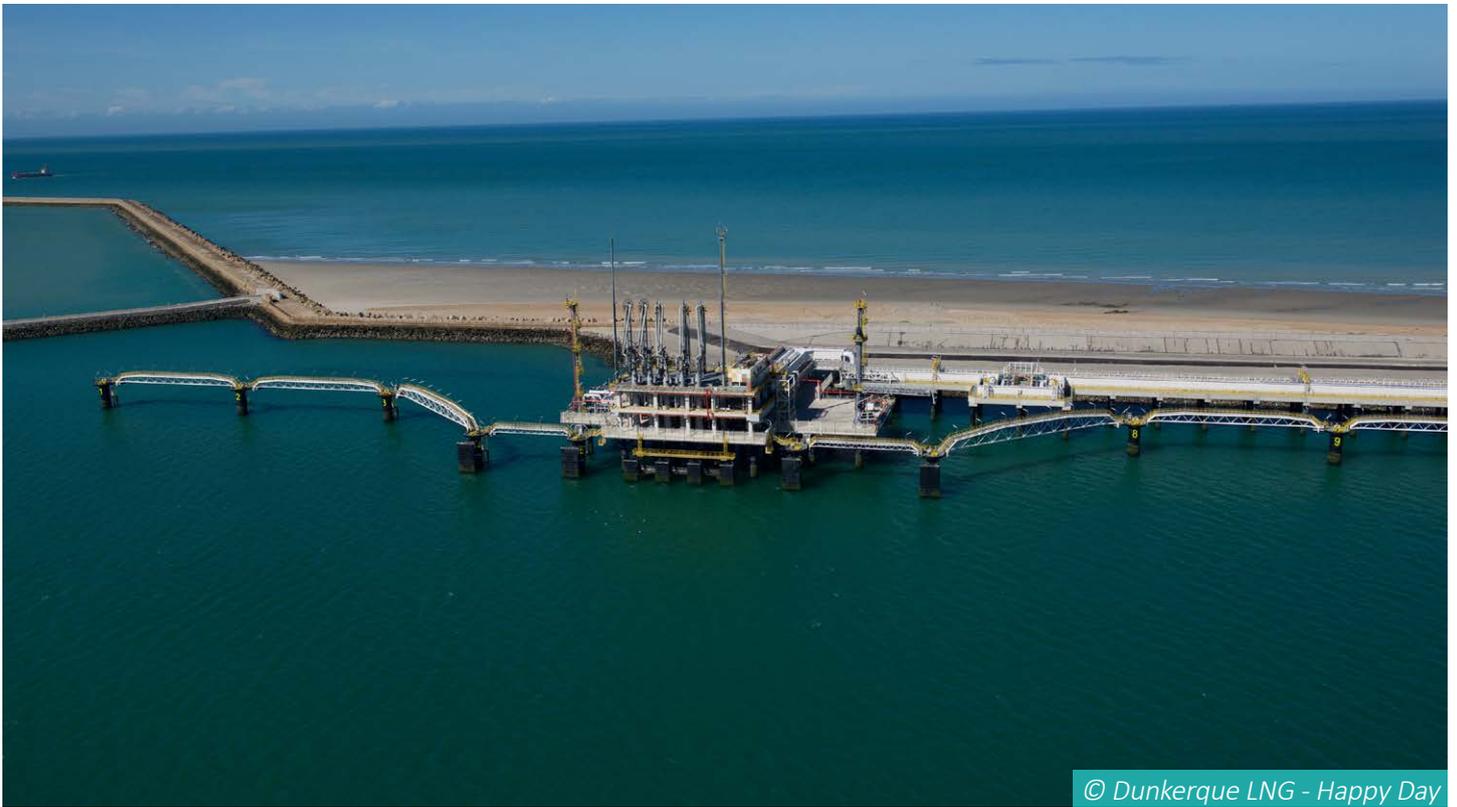
Par ailleurs, l'extension permettra au port de reprendre des parts de marché, notamment sur le marché du conteneur, en captant les flux naviguant sur les routes maritimes du nord. Les prévisions de hausse du trafic maritime mondial vont dans le sens de la réalisation d'un tel projet. Les bénéfices générés profiteront au territoire du Dunkerquois ainsi qu'à la région des Hauts-de-France. Le projet, propice au développement du trafic portuaire, renforcera leur insertion et leur compétitivité dans le paysage européen et mondial grâce à ces nouveaux échanges maritimes.

## UNE OPPORTUNITE POUR LE GNL MARITIME DANS LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION

### A - LE GNL, CARBURANT ALTERNATIF D'AVENIR

A même de jouer un véritable rôle dans transition énergétique, les projets d'utilisation du GNL (Gaz Naturel Liquéfié) en tant que carburant se multiplient. Il est à l'heure actuelle le seul carburant alternatif au fioul lourd

en mesure de combattre la pollution en mer et dans les ports du secteur maritime. Ce gaz naturel devenu liquide par refroidissement à  $-162^{\circ}\text{C}$  à pression atmosphérique est connu jusqu'alors pour ses propriétés de facilité de transport par rapport au gaz gazeux puisqu'il occupe un volume environ 600 fois inférieur. Transparent, inodore, incolore et



© Dunkerque LNG - Happy Day

non toxique, il présente de grandes qualités environnementales. En premier lieu, par rapport au fioul lourd il réduit drastiquement les particules fines émises et les oxydes de soufre (d'environ 99 %), de 85 % les oxydes d'azote et de près de 20 % les émissions de CO<sub>2</sub>.

Il séduit donc les grandes compagnies de transport maritime pour propulser les navires avec une énergie propre. A l'occasion de la COP23, le groupe CMA CGM, un des leaders mondiaux du secteur, a annoncé sa décision de s'équiper de 9 navires motorisés au GNL. Il est le premier transporteur maritime au monde à doter des porte-conteneurs géants de cette motorisation. De plus en plus de projets de navires propulsés au GNL fleurissent, particulièrement chez les croisiéristes, à l'instar de Carnival qui a annoncé la construction de 3 paquebots sous sa marque s'ajoutant à 4 commandés précédemment pour ses filiales Costa et Aida ; ou de MSC et Disney Cruise Line qui ont commandé respectivement 4 et 3 navires de croisières propulsés au GNL. Dans d'autres secteurs on constate également des commandes de navires propulsés GNL : Sovcomflot va recevoir le premier pétrolier alimenté par du GNL carburant en 2018.

Récemment le premier Ministre Edouard Philippe a indiqué que le GNL était une des énergies de transition importantes du monde maritime et a engagé les ports à s'équiper

d'installations GNL, en demandant au ministre des finances des mesures pour soutenir les projets des armateurs dans le domaine.

## B - LE FUTUR MARCHÉ DU SOUTAGE MARITIME<sup>1</sup> GNL

Le marché du soutage GNL est en plein essor même si encore aux prémices de son évolution. Il est impératif pour le port de Dunkerque de se positionner sur ce nouveau marché. Les ports de Rotterdam et de Zeebrugge se sont déjà dotés de capacités d'avitaillement en GNL maritime. Ces terminaux méthaniers ont construit des jetées dédiées pour le soutage et des fournisseurs-affréteurs et ont investi dans des navires soueurs tels que Shell avec le Cardissa à Rotterdam et Engie avec le Engie-Zeebrugge à Zeebrugge. A l'heure actuelle aucun port français ne figure dans les 10 premiers mondiaux pour le soutage hydrocarbures. L'enjeu est d'anticiper la rupture technologique GNL carburant pour changer la donne, attirer des navires naviguant sur ces grandes lignes de transport, tout en participant à protéger l'environnement. Le Grand Port Maritime de Dunkerque bénéficie de la présence du terminal méthanier. A ce titre, l'opportunité du projet d'extension cumulé à la mise à disposition de GNL carburant sont autant d'éléments favorisant l'évolution du trafic sur Dunkerque.

<sup>1</sup> Soutage maritime : ravitaillement d'un navire en combustible



© Dunkerque LNG - Happy Day

## DUNKERQUE LNG ET LE PORT : ENSEMBLE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU GNL MARIN

Dunkerque-Port et Dunkerque LNG ont signé une convention de partenariat en juin dernier pour le développement d'une station d'avitaillement terrestre en GNL. À partir de cette station seront chargés des camions citernes pour approvisionner des stations-services et des camions avec iso-containers pour alimenter des navires. Les travaux vont commencer d'ici la fin de l'année pour une exploitation fin 2018.

La construction de cette station terrestre est une première pierre vers le développement d'une solution d'avitaillement navires à la fois plus robuste et de plus grande ampleur à partir du terminal méthanier de Dunkerque.

Le développement d'une offre de soutage GNL de navires dans le port de Dunkerque s'inscrit pleinement dans le cadre de CAP 2020. Dunkerque Port et Dunkerque LNG y travaillent ensemble.

## CONCLUSION

### CAP 2020 : POUR LA COMPÉTITIVITÉ DU DUNKERQUOIS ET LE DÉVELOPPEMENT D'UN MARCHÉ SOUTE GNL

L'accroissement du trafic maritime mondial aura un impact positif et durable sur le territoire. Le projet d'extension augmentera la compétitivité de Dunkerque-Port, ce qui sera bénéfique pour lui-même, dans sa stratégie de captation du trafic maritime mondial et pour les industries du Dunkerquois, de la région et pour ses partenaires. Ce projet

d'extension est donc d'une importance de premier ordre pour faire du port de Dunkerque un des futurs leaders de l'avitaillement carburant (soute) GNL maritime.

Dunkerque LNG soutient particulièrement l'option "Atlantique" qui nécessite moins de précautions lors des phases de travaux.