

CAHIER D'ELENGY

elengy

Une société de **ENGIE**

UN LEADER DES TERMINAUX
METHANIERES EN EUROPE

Expert du Gaz Naturel Liquéfié (GNL), Elengy exploite deux terminaux méthaniers à Fos-sur Mer (Fos Cavaou et Fos Tonkin). Ces sites industriels offrent au marché une palette de services autour du GNL, énergie faiblement carbonée. Pour contribuer toujours davantage à la transition écologique, Elengy fait évoluer ses services pour développer les usages du GNL et proposer une offre neutre en carbone à l'horizon 2050.

Coordonnées :

Terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer
13270 Fos-sur-Mer
04 42 05 73 71
communication-
externe@elengy.com
www.elengy.com

Une liaison routière indispensable

Pour les acteurs économiques du territoire métropolitain, la liaison routière Fos-Salon est un projet stratégique majeur. La fluidité et la performance du transport de marchandises est un facteur clef pour le développement industrialo-portuaire à l'Ouest d'Aix-Marseille-Provence.

Pour accompagner la croissance des trafics, favoriser l'emploi et la compétitivité du port de Marseille-Fos et réduire les nuisances pour les riverains, un réseau d'infrastructures adaptées aux besoins et aux ambitions est une attente forte, exprimée par l'ensemble des parties prenantes.

La réalisation de cette infrastructure au plus tôt est d'autant plus importante que les terminaux des ports européens concurrents disposent déjà d'une connexion directe au réseau autoroutier.

Aux côtés des autres acteurs concernés, notamment le Grand Port maritime de Marseille, l'Union Maritime et Fluviale, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, la Chambre de commerce et d'industrie Aix-Marseille-Provence, Elengy soutient donc le projet d'aménagement de la DREAL, qui bénéficiera à l'ensemble des acteurs du territoire.

FLUIDIFIER LE TRAFIC DE LA PLACE PORTUAIRE

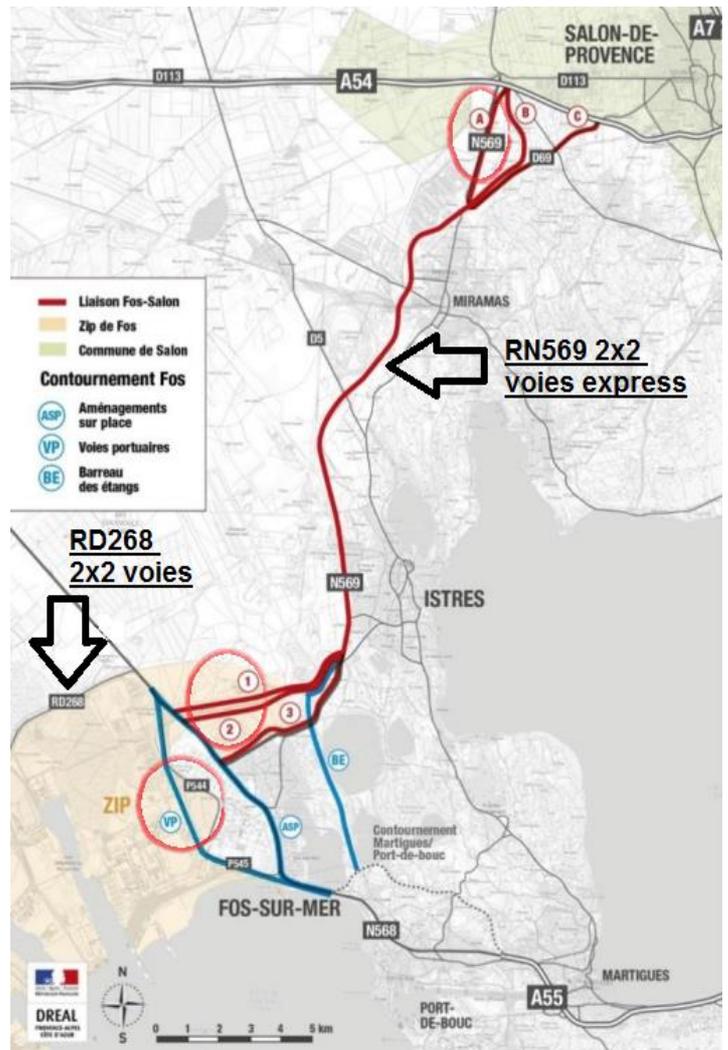
Le Grand port maritime de Marseille bénéficie d'une situation géographique avantageuse : porte d'entrée de l'Europe par le Sud, relation historique avec l'Afrique du Nord, place méditerranéenne stratégique et ouverture mondiale idéalement située au sud de l'axe rhodanien, doté des trois modes de transport complémentaires : route, rail et fleuve.

Mais désormais la bataille contre la concurrence européenne se joue sur la fluidité du passage portuaire et l'accessibilité à un hinterland toujours plus large, à coût égal. Or l'itinéraire d'accès à la principale zone de l'hinterland du port est constitué par la RN569, voie bidirectionnelle sans séparateur, qu'un poids lourd doit emprunter sur 30 km avant d'atteindre la première autoroute.

La fiabilité de cet accès routier aux terminaux de Fos et plus largement à toute la zone industrialo-portuaire est remise en question par des phénomènes de congestion, hors agglomération, qui rallongent les temps de trajet.

C'est là un handicap majeur pour la compétitivité et l'attractivité de la zone, seul complexe de rang européen ne disposant pas d'une connexion directe à un réseau autoroutier. Aussi, l'aménagement de la liaison Fos-Salon sur 25 km à caractéristiques autoroutières permettra un accès direct entre la zone industrialo-portuaire de Fos et la vallée du Rhône via l'A54. Cette réalisation est une nécessité absolue pour l'ensemble des acteurs.

Ce projet est nécessaire pour assurer la compétitivité du port de Marseille Fos, accompagner le développement de la zone industrialo-portuaire, garantir le développement socio-économique de la Métropole Aix-Marseille-Provence, améliorer la sécurité routière sur cet axe, et réduire les nuisances sonores et environnementales aux populations.



Source DMO - Elengy

CONTRIBUER A DES ACHEMINEMENTS DE MARCHANDISES PLUS VERTUEUX

Aujourd'hui le port de Marseille Fos offre à ses clients dotés de flottes poids-lourds carburant au gaz naturel liquéfié (GNL), la possibilité de se ravitailler à la station du Mât de Ricca, à proximité des zones logistiques de Distriport et de la Feuillane. Il envisage également la création d'une nouvelle aire de services dédiée aux poids-lourds, incluant une deuxième station GNL dans le secteur de la Fossette.

Pour accompagner ce développement et contribuer à la réduction de la pollution du transport routier des marchandises, Elengy a développé un service de chargement de camion-citerne en GNL sur ses terminaux méthaniers.

Ces camion-citerne vont ensuite avitailler des stations de GNL-GNC comme des industriels non raccordés au réseau gaz naturel. Aujourd'hui, les terminaux méthaniers de Fos Cavaou et Fos Tonkin offrent une capacité de 60 créneaux de chargement de camions citernes par jour.

LE GNL CARBURANT POUR DIMINUER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Dans les transports terrestres, en complément du Gaz Naturel Comprimé (GNC), le GNL constitue une alternative compétitive et plus respectueuse de l'environnement et est particulièrement adapté au transport routier longue distance (poids lourds) compte tenu de la grande autonomie qu'il confère.

Le GNL est une solution efficace pour améliorer la qualité de l'air avec des concentrations de particules fines quasiment nulles au regard de la norme Euro VI (-95%) et des émissions d'oxydes d'azote (NOx) réduites de moitié par rapport à un véhicule diesel de même génération et émet jusqu'à 15% en moins de CO2

FOS-SALON, UN ATOUT SUPPLEMENTAIRE DANS L'OFFRE MULTI-MODALE

Les bassins de Fos représentent 90 % des volumes totaux de trafics de la zone portuaire. Mais à Fos la situation est préoccupante : l'accès aux terminaux se fait par une route nationale et une route départementale alors que les bassins de Marseille, qui couvrent 10 % du trafic, bénéficient de deux connexions autoroutières. La dynamique croissante de l'activité conteneur génère depuis 2017 environ 100 000 camions supplémentaires par an sur la route (+ 5 % par an). Dans le même temps, la stratégie de développement des autres modes, ferroviaires et fluviaux, porte ses fruits : la part modale du rail a atteint 15 % en 2019, contre 11 % en 2018.



Terminal méthanier Elengy de Fos Cavaou – station de chargement de camions citernes en GNL ©photo Elengy

Les tendances dessinées par la DREAL dans ses études de développement du trafic montrent que le nombre de conteneurs/EVP atteindrait 2,24 millions en 2030. Même dans l'hypothèse de parts de 25 % pour le mode ferroviaire et 10 % pour le mode fluvial d'ici 2030.

A cela s'ajoute une augmentation significative du trafic routier au regard des perspectives d'évolutions socioéconomiques et démographiques sur le périmètre étudié.

Le transport routier représente un levier indispensable à la massification des flux, permettant d'augmenter les parts modales du rail et du fleuve. **Il y a donc bien complémentarité entre les différents modes de transport**, et seul un réseau routier performant et fluide permettra d'attirer les trafics nécessaires au succès du transport combiné. In fine, rappelons que 2 à 3 tonnes de CO2 seront économisées pour chaque EVP qui passera par le port de Marseille Fos (au lieu du Range Nord).

Chez Elengy, nous croyons fermement à la complémentarité des différents modes de transport. Pour développer les usages du GNL, énergie disponible et compétitive, nous étudions une solution de transport d'iso conteneurs de GNL par voie ferrée, conteneurs qui pourraient alimenter des stockages satellites de GNL permettant de distribuer le GNL dans des zones éloignées des terminaux méthaniers (centre de l'Europe etc.). L'emplacement géographique du terminal de Fos Tonkin s'y prête particulièrement, tout comme il se prête au transport fluvial. Ces solutions d'avenir sont en cours d'instruction et sont complémentaires et sans compétition avec le transport GNL par la route.

POUR L'AVENIR, INNOVER AVEC DES SOLUTIONS NEUTRES EN CARBONE

La qualité de l'air, la réduction de la pollution, le développement économique local constituent autant de préoccupations sociétales auxquelles les industriels de la zone portuaire se doivent d'apporter des solutions à court, moyen et long terme.

Avec le GNL, énergie disponible et compétitive, Elengy contribue déjà à la transition écologique pour réduire rapidement et économiquement les émissions de gaz à effet de serre, en substitution du charbon ou du fioul.

Pour aller plus loin et proposer une offre neutre en carbone, Elengy étudie également d'autres solutions, notamment autour du biométhane liquéfié (bio-GNL). Le biométhane est produit à partir de la fermentation des déchets et peut être liquéfié pour des usages de carburant. En éliminant la quasi-totalité des émissions de CO₂, la généralisation des usages du biométhane permettra, dans les années à venir, de contribuer encore davantage à la transition énergétique.

La production française de biométhane se développe et s'est traduite en 2017 par 406 GWh de biométhane injecté dans les réseaux. En cumulé, à fin décembre 2017, l'équivalent de 8 TWh de projets a été réservé dans le registre de gestion des capacités d'injection, soit l'équivalent de l'objectif PPE de biométhane injecté en 2023.

La liquéfaction du biométhane permet de valoriser les ressources aujourd'hui distantes des réseaux de gaz naturel. Le bio-GNL ainsi produit peut, par exemple, être valorisé en tant que carburant. Comme pour le biométhane injecté, un appui semble nécessaire, sous forme de tarif de rachat et de garanties d'origine, afin que la filière du biométhane « porté » (c'est-à-dire non injecté) puisse également se développer et maximiser le potentiel utilisable de biomasse.

Les terminaux méthaniers pourraient également, à l'avenir, liquéfier du gaz vert issu du réseau pour des usages « GNL porté » ou liés à la mobilité propre.

Les études doivent être encore approfondies mais une certitude demeure pour la mobilité : la route de demain sera différente de celle d'aujourd'hui. Tous les acteurs sont mobilisés pour que la route soit à terme neutre en carbone.