



## Actualité

Les méthaniers Hoegh Gallant et Fedor Litke quittant Saint-Nazaire le 16 juillet après un transbordement © MER ET MARINE

Publié le 22/07/2019 par Vincent Groizeleau

# Nantes Saint-Nazaire : en plein essor, le GNL devient le premier trafic du port

Dans l'estuaire de la Loire, les méthaniers conventionnels venant du monde entier et les brise-glaces en provenance de Russie défilent à un rythme très soutenu, et même presque incessant en ce début d'été. Du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin, 62 navires (44 en déchargement et 18 pour 9 opérations de transbordement) ont déjà été accueillis au terminal Elengy de Montoir-de-Bretagne, totalisant 4.2 millions de tonnes de GNL, sur un trafic total du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire s'établissant pour le premier semestre à un peu plus de 15 millions de tonnes. Pour la première fois, le gaz dépasse le pétrole brut (3.7 Mt) pour devenir, sur la période, le premier trafic du GPM devant donc le brut, les produits raffinés et l'alimentation animale. Certes, le GNL est passé en première position en raison non seulement d'un ralentissement du trafic pétrolier, mais aussi d'un arrêt technique de la raffinerie Total de Donges. Cependant la tendance est là. « Nous connaissons une hausse de 40% par rapport à l'année dernière et, depuis le début du mois de juillet, nous avons déjà réalisé quatre transbordements, soit huit navires. En 2018, nous avons totalisé 106 escales pour 7.8 millions de tonnes. Là, avec la tendance actuelle, notre carnet de commandes étant plein pour les trois mois qui viennent notamment, nous serons probablement en fin d'année sur 120 à 130 navires

pour un trafic situé entre 9 et 10 millions de tonnes. 2019 devrait par conséquent être l'une des années les plus élevées pour le terminal méthanier de Montoir, et peut-être même son année record depuis son ouverture, puisqu'il n'a jamais accueilli plus de 115 navires », détaille Bruno Michel, directeur du site Elengy de Montoir-de-Bretagne.



*(© ELENGY - FRANCK BADAIRE)*

### **Un sursaut spectaculaire lié à un marché du gaz très porteur**

Un terminal qui, après avoir traité 3.3 millions de tonnes l'année précédente, a connu en 2018 une vraie renaissance, suite à une période très difficile au début des années 2010. Le point bas, l'« année noire » comme on l'appelle ici, avait été atteint en 2013, avec un trafic de 1.27 Mt seulement. « Le taux d'utilisation du terminal n'était alors que de 7%. Cette année, il est de 75%, ce qui est tout simplement énorme ».

Ce sursaut spectaculaire s'explique selon Bruno Michel par différents facteurs. D'abord, le gaz liquéfié est actuellement, dans le monde, très abondant et peu cher. Ensuite, le premier marché du GNL, l'Asie, qui habituellement achetait son gaz à des prix plus élevés et attirait donc les cargaisons mondiales, a vu ses tarifs baisser du fait du développement d'une importante offre de liquéfaction en Australie. Mécaniquement, le trafic s'est donc rééquilibré avec l'Europe. Et puis il y a bien sûr la mise sur le marché massive du gaz américain. Le GNL n'est en outre pas aussi soumis que le pétrole aux incertitudes géopolitiques qui règnent au Moyen-Orient, les sources d'approvisionnement étant bien plus dispersées, avec maintenant de grands pôles de production aux Etats-Unis, en Australie et en Russie.



*L'un des méthaniers brise-glace de Yamal dans l'estuaire de la Loire (© MER ET MARINE)*

### **Montée en puissance des transbordements de gaz sibérien**

Le gaz russe, justement, bénéficie grandement à Montoir, devenu l'un des principaux pôles de transbordement de la production de Yamal, en Sibérie, pour laquelle une flotte de méthaniers brise-glaces a été construite afin d'acheminer le GNL russe vers les ports européens et asiatiques. Avec l'ouverture du premier train de liquéfaction de Yamal fin 2017, Montoir a vu débiter les opérations de transbordement dès janvier 2018. Puis le trafic est monté en puissance avec la mise en service du second train de liquéfaction sibérien l'été dernier. « Nous avons réalisé 9 transbordements au premier semestre mais cela s'accélère, avec déjà quatre opérations de ce type réalisées depuis le début du mois de juillet ». Le terminal bénéficie d'un contrat cadre conclu par Elengy avec le groupe russe Novatek, actionnaire principal de Yamal LNG. Il apporte un trafic régulier mais celui-ci est complété par un marché spot en pleine croissance. Ainsi, en 2018, une dizaine de transbordements étaient initialement prévus et, finalement, il y en a eu 21. Cette année, une vingtaine est programmée mais le terminal ligérien s'attend de nouveau à en traiter un plus grand nombre.



(© ELENKY - FRANCK BADAIRE)

### **Demande en forte hausse sur le réseau terrestre**

Pour autant, le trafic nouveau généré par Yamal n'est pas le seul à expliquer la renaissance de Montoir, le GNL russe représentant 20 à 30% de l'activité du site ligérien, peut-être 40% pour la suite si le marché spot se développe encore. Cela signifie donc que la majorité du trafic vient d'ailleurs. Ainsi, la croissance est également tirée par les déchargements directs au terminal afin de charger ses réservoirs et alimenter le réseau de gaz terrestre, où la demande est en très forte hausse du fait de prix attractifs. « En 2018, nous avons injecté sur le réseau français 40 TWh. Là, pour les six premiers mois de 2018 seulement, nous en sommes déjà à 44 TWh ! »

### **Une activité qui a évolué vers la constitution d'un hub multi-services**

Au final, Montoir est donc en train de dépasser ce qui avait jusqu'ici constitué ses années fastes, mais avec un trafic qui a profondément évolué depuis les années 2000. « Après ce qu'on appelle la renaissance en 2018, nous sommes maintenant vraiment à plein régime, avec une activité encore plus soutenue que celle que l'on connaissait au temps des plus belles années de Montoir, entre 2000 et 2010. Mais la situation a complètement changé. A l'époque, nous avions un trafic régulier et nous ne faisons que du déchargement de navires pour injecter le gaz sur le réseau. Aujourd'hui, nous continuons cette activité mais nous avons en plus du transbordement, du rechargement et des camions citernes. Montoir est devenu un vrai hub GNL, ce qui implique aussi une grande flexibilité, afin de répondre aux demandes des clients avec des préavis parfois très courts. Nous nous sommes adaptés en ce sens, car c'est un point commercial crucial, la flexibilité d'un terminal déterminant le choix des clients. Cela implique de se réorganiser, par exemple pour la maintenance des installations en profitant des temps de disponibilité dans un taux d'utilisation très élevé ».



*Le méthanier Marvel Eagle au terminal de Montoir en avril (© MER ET MARINE)*

### **Tous les voyants au vert pour une poursuite de la croissance du GNL**

Et l'activité pourrait bien continuer de croître car, selon Bruno Michel, la situation favorable que connaît actuellement le GNL « est très bien partie pour être durable ». De nouveaux trains de liquéfaction sont en effet en cours de développement dans plusieurs régions du monde, y compris au Qatar, ce qui permettra de soutenir la production et, normalement, de maintenir des prix très attractifs. « On constate une accélération du mouvement dans le monde, soutenu par de lourds investissements. Il a fallu 10 ans, de 2000 à 2010, pour produire 100 millions de tonnes de GNL. Le même volume a été réalisé de 2010 à 2018 et, entre 2018 et 2022, 100 millions de tonnes sortiront ». Au-delà de son intérêt économique, le gaz est aussi poussé par ses avantages environnementaux par rapport au pétrole, puisqu'il évite les émissions de soufre et de particules fines, réduit significativement les rejets d'azote et émet beaucoup moins de CO<sub>2</sub>. « Il y a une demande de plus en plus forte pour utiliser le GNL comme carburant. La Chine, par exemple, a des besoins très importants pour équiper des bus et des poids lourds, mais aussi dans le cadre de projet Ciel Bleu, qui vise à remplacer les centrales à charbon par des centrales à gaz dans les grandes agglomérations du pays afin de lutter contre la pollution ».

Le GNL comme carburant marin est lui aussi en train de prendre son envol. Déjà bien implanté en Europe du nord, il se développe partout dans le monde maintenant car il constitue

une solution très intéressante face aux problématiques environnementales et au durcissement de la réglementation sur les émissions polluantes en mer.

### **Un projet de barge de soutage pluri-énergies**

En France, il n'en est encore qu'à ces balbutiements mais comme ailleurs, il va inévitablement monter en puissance dans les années qui viennent. Le GPM de Nantes Saint-Nazaire, qui dispose d'ailleurs depuis peu du premier navire sous pavillon français propulsé au GNL, la drague Samuel de Champlain, souhaite comme d'autres ports hexagonaux développer cette filière. Des réflexions sont à ce titre en cours avec Elengy et d'autres acteurs autour de la possibilité de créer de nouveaux services d'avitaillement de navires en GNL. Certaines lignes régulières fréquentant l'estuaire de la Loire pourraient en effet voir leurs navires passer au gaz dans les années qui viennent, alors que les Chantiers de l'Atlantique vont commencer à livrer des paquebots géants équipé d'une propulsion GNL à partir de 2022. Mais il y a toujours la problématique de l'œuf et de la poule, à savoir qu'une offre d'avitaillement ne peut être mise en place que si, en face, le marché est suffisant. Pour contourner ce casse-tête, des réflexions portent actuellement sur la possibilité de développer une barge de soutage pluri-énergies, qui pourrait en fonction des demandes livrer aux navires du GNL ou du carburant classique, voire du GPL.

### **Développer des convois ferroviaires**

Elengy travaille également sur le développement de services en trains au départ de Montoir, où le port a largement investi dans la modernisation du réseau ferré. « Les expéditions par camions sont intéressantes jusqu'à Paris ou Bordeaux. Au-delà de 500 kilomètres, le rail a un vrai intérêt. L'idée est de capter des clients plus lointains avec des convois de wagons citernes ». L'Allemagne, très gourmande en gaz mais qui ne dispose pas de terminal méthanier, pourrait être une perspective dans ses régions accessibles facilement par le train depuis le sud-Bretagne. C'est l'un des dossiers sur lesquels Elengy planche actuellement avec le GPM : « Le port est pour nous un vrai partenaire, on travaille très bien avec lui, c'est un développement en symbiose qui mérite d'être souligné ».



*Le SCF Melampus quittant Saint-Nazaire le 8 juillet (© MER ET MARINE)*

### **Nouvel appel à souscriptions pour réserver des capacités de 2021 à 2035**

Pour le terminal Elengy de Montoir, l'heure est également au lancement d'un appel à souscriptions pour la réservation de ses capacités, qui s'élèvent à 10 milliards de m<sup>3</sup> par an. Une opération qui intervient tous les 15 à 20 ans. Alors que deux tiers des capacités sont aujourd'hui réservés par Total, le tiers restant (3.5 milliards de m<sup>3</sup>) fait l'objet d'une mise en vente pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2021 au 31 octobre 2035.

Quant au projet de quatrième réservoir, qui était à l'étude dans les années 2000 mais avait été gelé suite à l'effondrement du marché, pourrait-il ressortir des cartons? Ce n'est pas encore à l'ordre du jour, indique Bruno Michel, mais cela demeure une option : « Ce n'est pas l'hypothèse centrale aujourd'hui, la priorité est d'abord d'utiliser les capacités existantes. La possibilité de se doter d'un quatrième réservoir nécessite des investissements très importants et ne peut voir le jour que sur un projet de long terme avec un engagement d'un ou plusieurs clients. Mais il est vrai que certains acteurs ont actuellement des capacités énormes et peuvent vouloir des réservoirs qui pourront être amortis en 15 ou 20 ans. Les Russes l'ont, par exemple, fait à Zeebrugge, qui accueille aussi des transbordements de GNL provenant de Yamal ».