

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 49 - Printemps 2019



"Ut interbonos oportet agere"

Le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) ou l'expansion silencieuse continue

Gabriel Touchard
Arbitre maritime

La Gazette n°31 du printemps 2013 avait consacré plusieurs articles au GNL, notamment deux articles intitulés "Gaz Naturel Liquéfié – GNL" et "Le GNL, le carburant maritime du futur ?" qui tendaient à expliquer la situation du GNL en 2013 et ses perspectives. Nous proposons ici, six ans après, d'établir à ce jour un nouveau constat de la situation du GNL dans le monde.

Conformément à ce que ces deux articles annonçaient, le GNL a continué sa belle progression, concourant ainsi au renouvellement et au renforcement du secteur maritime. En effet, le GNL est indissociable du *shipping*, en raison de l'interface maritime des usines de liquéfaction et de regazéification du GNL, usines qui deviennent en outre de plus en plus souvent flottantes, du transport, maritime, du GNL et, maintenant, de l'envol du GNL comme carburant de la flotte maritime mondiale.

Cette expansion continue et silencieuse du GNL s'explique par plusieurs facteurs :

- Le fait que le GNL/Gaz naturel soit la plus propre des énergies fossiles. Sa combustion entraîne en effet significativement moins d'émissions de CO₂ que celles du charbon et du pétrole et, contrairement au charbon et au pétrole, elle n'entraîne aucune émission de particules fines.
- Le Gaz naturel est une ressource abondante. Ses réserves sont estimées à plus d'une centaine d'années.
- La dé-corrélation récente (depuis une petite dizaine d'années) du prix du GNL/Gaz naturel de celui du pétrole, couplée à une offre de GNL abondante, tend à limiter le niveau de prix du GNL à des niveaux compétitifs pour les importateurs/acheteurs, contribuant ainsi à l'augmentation de sa part de marché.

En conséquence, le commerce international de l'ensemble GNL et gaz naturel, qui était de 2 000 millions de tonnes par an (mtpa) en 2000, sera de 4 500 mtpa en 2030, la part du GNL ne cessant d'augmenter pour atteindre 15 % en 2030 (soit 700 mtpa de GNL en 2035 contre 435 aujourd'hui).

Cette situation explique, par exemple, le récent rachat par Total de l'activité GNL d'Engie, Total souhaitant accentuer son positionnement sur le gaz naturel et le GNL, Engie souhaitant quant à elle accentuer son positionnement sur les énergies renouvelables.

Voici quelques caractéristiques illustrant cette expansion continue du GNL :

Alors qu'il existait en 1970, 3 trains de production de GNL dans le monde et 5 pays importateurs, il existe aujourd'hui 94 trains de production pour 165 terminaux de regazéification. Et l'augmentation de ces chiffres va continuer dans les années à venir, notamment du côté des USA et de l'Australie, où de nouveaux trains de production de GNL sont sur le point d'être mis en service. A tel point que certains parlent d'un "tsunami" de GNL s'apprêtant à déferler sur le monde. Si l'expression est exagérée, elle n'en demeure pas moins illustrative d'une augmentation significative et constante de la production de GNL, année après année, dans le monde, en particulier actuellement et dans les deux ou trois années à venir.

On constate, en outre, une augmentation tendancielle continue de la capacité des trains de production de GNL, qui est passée en moyenne de 1 à 2 mtpa à 5 aujourd'hui (les trains qataris détenant encore le record de 8 mtpa).

Le nombre et la capacité des navires de transport de GNL (méthaniers) n'ont cessé d'augmenter eux aussi. En effet les 400 méthaniers de 2013 sont maintenant 600 (incluant les navires en commande). En outre, leur capacité est passée depuis 10 ans de 138 000 m³ à 266 000 m³ pour les plus gros (pour mémoire, 150 000 m³ de GNL correspondent à la consommation annuelle en gaz naturel d'une ville de 220 000 habitants). Le caractère hautement technologique et le fait que la sécurité soit la priorité de toute la chaîne des acteurs maritimes du GNL, où les *vettings* croisés de ces différents acteurs et de leurs méthaniers sont constants, expliquent le "track record" à ce jour irréprochable de la flotte de méthaniers : zéro accident significatif.

Suite de l'article page 2.

Suite et fin de l'article "Le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) ou l'expansion silencieuse continue".

On constate par ailleurs un phénomène de "maritimisation" des usines de regazéification. En effet, devant le besoin croissant et rapide en GNL/ Gaz naturel, beaucoup de pays importateurs optent, plutôt que pour la construction *onshore* d'usines de regazéification, pour des navires regazéificateurs, les *Floating Storage Regazéification Units* (FSRUs), dont le nombre est aujourd'hui de 35 et qui ne cesse d'augmenter lui aussi. Cette solution présente le grand avantage de la flexibilité et de pouvoir être mise en place beaucoup plus rapidement que la construction d'une usine de regazéification *onshore*. Il existe également des usines de liquéfaction flottantes, les *Floating Production Storage Offloading* (FPSO) récemment mises en service (3 à ce jour). Le niveau d'ingénierie nécessaire à la construction de ce type d'usine flottante est extraordinaire.

La chaîne de GNL tend également à se ramifier (*small-scale*). En effet, aux grandes lignes maritimes du commerce international de GNL qui, comme mentionné plus haut, s'intensifient chaque année avec de nouveaux points de production et de consommation, s'ajoute le phénomène de "ramification" de ces lignes de GNL qui tendent à atteindre des points plus reculés, notamment dans les zones géographiques les moins accessibles.

Enfin, le *shipping* montre la voie dans l'amélioration du bilan carbone et dans la lutte contre la pollution en passant du carburant marin classique, le fioul ou le diesel, au GNL. Aujourd'hui, plus de 25 ports sont équipés de stations de soutage en GNL et tous les grands ports suivent cette tendance. Il existe plus de 250 navires (sans compter les méthaniers) en activité ou en commande fonctionnant au GNL. Les premiers paquebots au GNL sont actuellement en cours de livraison. CMA-CGM, qu'il convient de saluer ici pour sa position avant-gardiste et environnementale, a été le premier armateur à commander des porte-conteneurs géants (22 000 EVP) fonctionnant au GNL. Leur livraison commencera dès le début 2020.

Cette expansion continue et silencieuse du GNL est une chance pour le secteur du *shipping*, en ce qu'elle accompagne et renforce la capacité du monde du *shipping* à se perfectionner, à être à la pointe de la technologie, de la lutte contre la pollution et contre le réchauffement climatique, ainsi que de l'affirmation d'une sécurité optimale.

