

INTERVIEW

JEAN-MARC ROUÉ, président de BP2S et de Brittany Ferries

« Parce qu'il répond à la volonté européenne de réduction des émissions des transports et aux préoccupations environnementales et climatiques, le GNL est un carburant d'avenir »



© Brittany Ferries

L'Association française du gaz et le Bureau de promotion du transport maritime ont signé le 23 juin 2015 un accord de coopération renforcée pour le développement du GNL carburant pour les navires et dans l'optique de la COP21 qui réunira le monde entier à Paris à la fin de l'année autour des enjeux du changement climatique.

Pourquoi cette coopération? En quoi consiste-elle?

BP2S (le Bureau de promotion du *short-sea shipping*) et l'AFG travaillent avec la mission ministérielle GNL pour le développement de la filière GNL carburant pour les navires depuis déjà deux ans. Notre démarche de renforcer cette coopération résulte des nouvelles aspirations sociétales et des politiques européennes qui en découlent en matière de

réduction des émissions atmosphériques du transport maritime. La teneur en soufre des carburants marins dans les zones de contrôle spécifiques « ECA » est limitée à 0,1 % depuis le 1^{er} janvier 2015 et sera limitée à 0,5 % dans toutes les eaux européennes d'ici 2020. Le GNL carburant permet de diminuer les émissions de soufre (environ - 95 %), mais aussi les émissions d'oxydes d'azote (environ - 80 %), de CO₂ (jusqu'à - 25 %) et d'éliminer les particules. Parce qu'il répond à la volonté européenne de réduction des émissions des transports et aux préoccupations environnementales et climatiques, le GNL est un carburant d'avenir. L'objectif est

de réunir fournisseurs et utilisateurs de GNL carburant pour un développement accéléré, concerté et coordonné de la filière.

Que faut-il pour dynamiser la filière française du GNL carburant?

L'accès fiable à un réseau de distribution de GNL carburant dans les ports est indispensable à l'émergence et la dynamisation de la filière française aujourd'hui. Actuellement, on ne peut souler du GNL en France qu'à l'aide de citernes mobiles à partir des trois terminaux méthaniers de Fos-Tonkin, Fos-Cavaou et Montoir de Bretagne - et bientôt d'un quatrième terminal à Dunkerque. La mise en place d'installations d'avitaillement dans les ports français est urgente. La directive sur le déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs d'octobre 2014 impose aux États membres l'élaboration d'une stratégie dans un délai de deux ans, soit avant fin 2016. Au-delà de la réglementation, il s'agit d'un véritable enjeu commercial pour tous les acteurs français.

La COP21 aura lieu à Paris en décembre 2015, comment ce rendez-vous mondial de la lutte contre le changement climatique peut-il jouer en faveur du développement du GNL carburant?

Notre coopération vise à mobiliser les acteurs du transport maritime et du gaz autour de messages communs dans la perspective de la COP21 et au-delà. Nous, BP2S et l'AFG, œuvrons ensemble pour que tous les acteurs concernés par la chaîne du gaz aient un discours commun et des propositions concrètes afin de peser dans les décisions industrielles et politiques. L'objectif est que le transport maritime soit partie intégrante de la COP21, de même que le recours au GNL carburant pour les transports. ●

Propos recueillis par la rédaction
de Gaz d'aujourd'hui

Le Bureau de promotion du *shortsea shipping*

BP2S est l'association pour la promotion du transport maritime à courte distance et de l'intermodalité en France. Elle regroupe tous les acteurs de la chaîne de transport (ports, armateurs, organisateurs de transport, transporteurs routiers, chargeurs, organisations professionnelles, institutionnels, etc.). L'association réalise des actions d'information et d'accompagnement axées sur la complémentarité entre les modes de transport, avec une utilisation optimale du mode maritime en Europe. ●