

# Présentation et grands projets



Dossier de presse | 2026

Terminal méthanier de Dunkerque



Le 21 juin 2011, EDF et ses partenaires, Fluxys et Total, ont entamé la construction du terminal méthanier de Dunkerque. Opérationnel depuis le 8 juillet 2016, le terminal a obtenu son autorisation de mise en service commerciale le 1er janvier 2017, selon la décision des actionnaires.

Le 30 octobre 2018, après un processus d'enchères concurrentielles entamée en début d'année 2018, EDF et Total ont cédé leurs parts dans Dunkerque LNG. Fluxys est désormais l'actionnaire de référence du terminal méthanier de Dunkerque.



# Sommaire



<b>1. Présentation</b> .....	<b>4</b>
<b>Organisation</b> .....	<b>4</b>
Actionnariat.....	4
Exploitant et opérateur.....	5
Une offre flexible pour ses clients.....	6
<b>Implantation</b> .....	<b>7</b>
<b>2. Fonctionnement du terminal</b> .....	<b>8</b>
<b>La liquéfaction et le transport du gaz naturel liquéfié</b> .....	<b>8</b>
<b>GNL à petite échelle</b> .....	<b>9</b>
<b>Les installations du terminal méthanier de Dunkerque</b> .....	<b>10</b>
Équipement.....	10
Capacité.....	11
Process.....	11
<b>3. Retombées économiques pour le territoire</b> .....	<b>12</b>
<b>Emploi</b> .....	<b>12</b>
<b>Taxes et impôts locaux</b> .....	<b>12</b>
<b>Activité du terminal</b> .....	<b>13</b>
<b>4. Stratégie et grands projets</b> .....	<b>15</b>
<b>Des installations en évolution</b> .....	<b>15</b>
Station de chargement de camions-citernes.....	15
Activités GNL à petite échelle.....	16
Projet Cap Décarbonation.....	17
Gas Agility.....	19

# 1. Présentation



## Organisation

### Actionnariat

Le terminal méthanier de Dunkerque est détenu et exploité par Dunkerque LNG, une entreprise détenue à 61 % par un consortium composé du groupe d'infrastructures de gaz Fluxys, Asterion Industrial Partners et Crédit Agricole Assurances, et détenue à 39 % par un consortium d'investisseurs coréens mené par IPM Group en coopération avec Samsung Asset Management.



**Fluxys** est un groupe d'infrastructure de gaz totalement indépendant présent à travers l'Europe dont le siège social se situe en Belgique. L'offre du Groupe combine le transport et le stockage de gaz ainsi que le terminalling GNL. Guidée par sa raison d'être, Fluxys, avec l'ensemble de ses parties prenantes, contribue à une société meilleure en façonnant un avenir énergétique prometteur. En s'appuyant sur les atouts uniques de ses infrastructures et sur son expertise commerciale et technique, Fluxys s'engage à permettre un système énergétique 100% neutre en carbone d'ici 2050.

Fluxys a 40 ans d'expérience dans l'exploitation du GNL et opère en Europe, au Moyen-Orient et en Amérique du Sud.

<https://www.fluxys.com/fr/about-us/fluxys-group/about-fluxys>



**Asterion Industrial Partners** est une société indépendante de gestion d'investissements spécialisée dans les investissements dans les infrastructures sur le marché européen intermédiaire. Basée à Madrid et présente à Londres, avec plus de 8 milliards d'euros d'actifs sous gestion, Asterion combine une expérience transactionnelle et opérationnelle avec une approche industrielle et une gestion active des actifs au sein d'une plateforme indépendante et agile. Asterion vise à promouvoir la transparence opérationnelle, les pratiques d'investissement responsables, une gouvernance de premier ordre et une culture forte, tant pour elle-même que pour les entreprises dans lesquelles elle investit.

<https://www.asterionindustrial.com/>

**Crédit Agricole Assurances**, leader de la bancassurance en Europe, rassemble les filiales assurances du Crédit Agricole. Le groupe propose une gamme de produits et services en épargne, retraite, santé, prévoyance et assurance des biens. Ils sont distribués par les banques du groupe Crédit Agricole en France et dans 9 autres pays dans le monde, par des conseillers en gestion patrimoniale et des agents généraux. Les compagnies de Crédit Agricole Assurances s'adressent aux particuliers, professionnels, agriculteurs et entreprises. Crédit Agricole Assurances compte 4 400 collaborateurs. Son chiffre d'affaires à fin 2017 s'élevait à 30,4 milliards d'euros (normes IFRS). [www.ca-assurances.com](http://www.ca-assurances.com)

**InfraPartners Management (« IPM »)** est une société mondiale de conseil en gestion de fonds, créée en 2014 par une équipe de professionnels de l'investissement expérimentés. IPM possède un siège à Londres, à Séoul et à Bratislava, et est présente aux États-Unis et en Turquie. IPM est spécialisé dans les classes d'actifs alternatives, y compris l'infrastructure, le capital de risque, le capital d'investissement et les matières premières. Chez IPM, l'objectif est de créer un impact économique positif et une valeur à long terme pour ses clients, les sociétés dans lesquelles ils investissent et les communautés dans lesquelles ils travaillent. [www.ipmllp.com](http://www.ipmllp.com)



**Samsung Asset Management**, filiale de gestion d'actifs du groupe Samsung, est le plus grand gestionnaire d'actifs en Corée. Fondée en 1998, Samsung Asset Management est au service des investisseurs depuis 20 ans. Fin 2017, elle avait plus de 200 milliards USD d'actifs sous gestion, gérés par une équipe de plus de 350 professionnels de l'investissement répartis dans des bureaux à Séoul, Hong Kong, New York, Londres et Beijing. Samsung Asset Management a investi dans des projets d'infrastructure mondiaux couvrant la région Asie Pacifique, l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Amérique latine. [www.eng.samsungfund.com](http://www.eng.samsungfund.com)

### Exploitant et opérateur

Dunkerque LNG est le propriétaire et l'exploitant légal de l'installation.



Gaz-Opale, filiale à 51 % de Dunkerque LNG et à 49 % du groupe Fluxys, est l'opérateur du terminal.





## Une offre flexible pour ses clients

Le terminal méthanier de Dunkerque offre à ses clients des atouts majeurs :

- une capacité de stockage sur le terminal parmi les plus importantes d'Europe ;
- une diversification et une sécurité d'approvisionnement pour les marchés français et européen ;
- une nouvelle façade maritime pour l'arrivée de GNL en France ;
- une localisation au cœur de l'Europe, au croisement des routes maritimes entre la Manche et la mer du Nord et proche des marchés de consommation de gaz naturel en France et en Europe du Nord-Ouest ;
- une connexion directe à deux marchés européens : français et belge ;
- un port en eau profonde qui le rend accessible toute l'année ;
- une réelle flexibilité en amont pour accueillir toutes les tailles de navires, de 5 000 m<sup>3</sup> à 265 000 m<sup>3</sup>.
- une flexibilité en aval avec l'émission sur le réseau à la demande des clients.

Le design innovant du terminal lui permet d'optimiser tant le marché en amont (avec les contrats d'importation du gaz), qu'en aval (en matière d'émission sur le réseau) via l'attribution de droits fermes :

- un nombre de slots (créneaux de déchargement ou rechargement) ;
- une capacité de stockage ;
- un minimum et un maximum en émission.

Dunkerque LNG a développé un service flexible et compétitif qui met ses clients au cœur du dispositif de pilotage du terminal. Certains services plus spécifiques sont également proposés pour répondre aux besoins de l'ensemble de ses clients :

- la mise sous gaz des cuves des navires méthaniers (*gassing up*) ;
- la mise en froid des cuves des navires méthaniers (*cooling down*) ;
- l'inertage des cuves des navires méthaniers (*inerting*) ;
- le déchargement des volumes excédentaires.

## Implantation

Le terminal méthanier de Dunkerque est situé au Port Ouest sur une surface de 56 hectares, équivalente à 80 terrains de football, dont 20 hectares ont été gagnés sur la mer. Il est érigé sur le site du Clipon, une dune artificielle créée lors de l'extension de l'avant-Port Ouest de Dunkerque, sur la commune de Loon-Plage. Lors de sa construction, les responsables du projet ont mené toutes les consultations nécessaires au niveau local. Les préoccupations soulevées lors du débat public de 2007, ainsi que la volonté d'en faire un exemple d'intégration des contraintes environnementales, ont influencé des choix techniques significatifs, notamment en ce qui concerne l'emplacement du terminal. La plate-forme a ainsi été déplacée vers l'ouest afin de préserver les zones sensibles.

Des mesures de compensation ont également été portées par Dunkerque LNG :

- l'aménagement d'une zone d'accueil des oiseaux migrateurs sur la commune de Gravelines, d'une superficie de 20 hectares, dénommée « Espace naturel sensible des Hems Saint-Pol » ;
- l'aménagement d'une zone située dans le périmètre de la centrale nucléaire de Gravelines, qui servira à la préservation de la biodiversité sur 4,5 hectares.

La gestion de ces deux zones est aujourd'hui confiée au Conseil Départemental du Nord.

Espace naturel sensible des Hems Saint-Pol



D'autres initiatives, supervisées par le Grand Port Maritime de Dunkerque et dont la gestion est assurée par le Conseil Départemental du Nord, sont également mises en place aux abords du site du terminal :

- La restauration des habitats de l'avifaune et de l'écosystème dunaire, visant à recréer des environnements favorables pour la faune locale.
- La création d'une zone de préservation à l'Est du Clipon, comprenant notamment la mise en place de marais salés qui servent de zones de nourrissage pour les oiseaux.
- L'établissement d'une zone de préservation complémentaire à la mesure de Dunkerque LNG, permettant des aménagements d'accès pour les pêcheurs.

De plus, le choix a été fait d'une solution de regazéification sans émission de CO<sup>2</sup>, en utilisant 5 % des eaux tièdes provenant de la centrale nucléaire de Gravelines. Cette mesure permet de réaliser des économies pouvant atteindre jusqu'à 436 000 tonnes de CO<sup>2</sup> par an. L'ensemble de ces mesures compensatoires environnementales est encadré par un arrêté préfectoral datant du 31 juillet 2009.

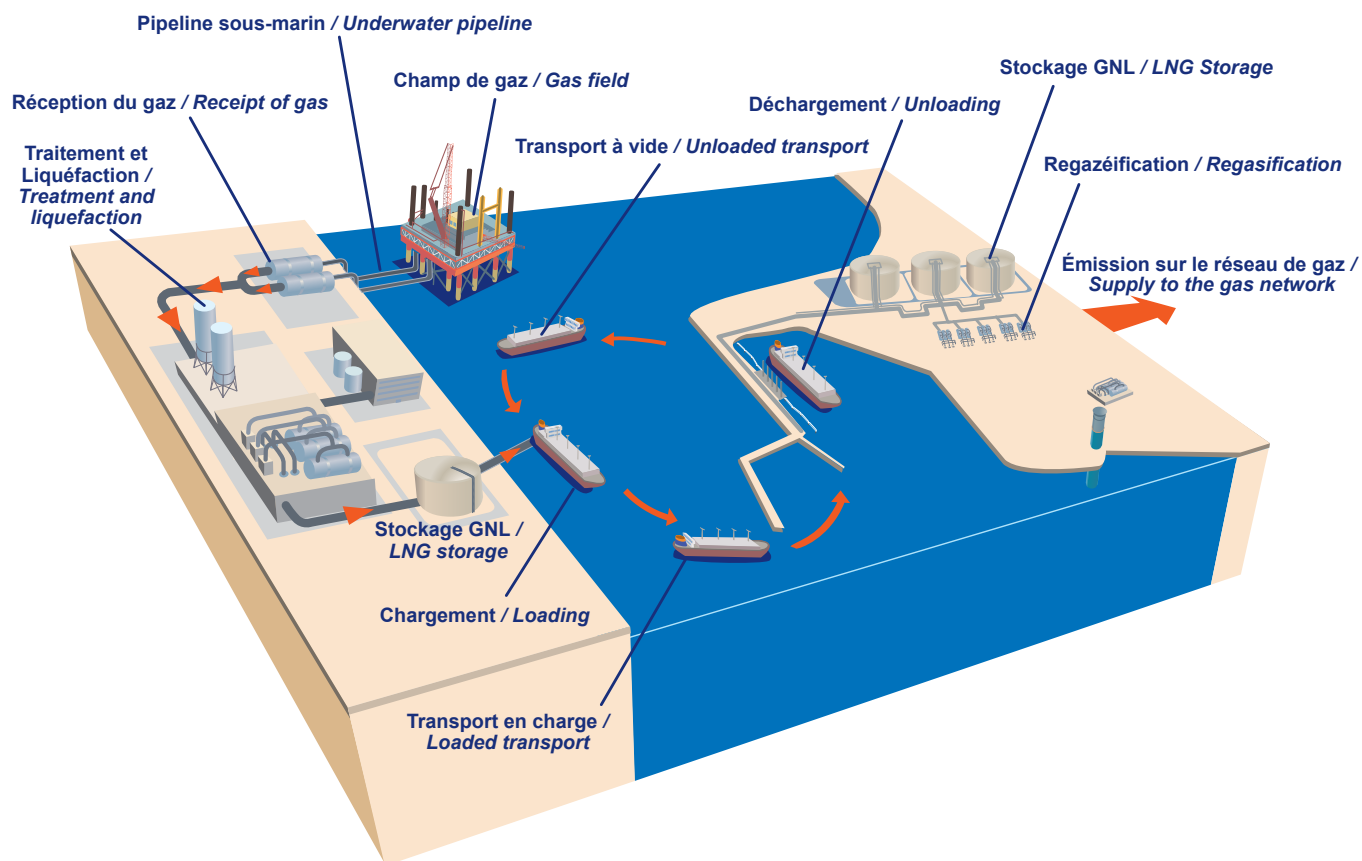
## 2. Fonctionnement du terminal

### La liquéfaction et le transport du gaz naturel liquéfié

Le gaz naturel, un combustible fossile, est composé d'un mélange d'hydrocarbures gazeux présents dans des réservoirs souterrains. Il émet moins de CO<sub>2</sub> que d'autres hydrocarbures et bénéficie d'une popularité croissante en raison de la sensibilisation accrue aux enjeux environnementaux.

Une fois extrait, le gaz peut être transporté de deux manières : soit sous forme gazeuse par gazoduc, soit sous forme liquide. Dans ce dernier cas, il est liquéfié en étant refroidi à des températures très basses (-162 °C), ce qui réduit considérablement son volume. Le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) occupe ainsi environ 600 fois moins d'espace que sous forme gazeuse. Stocké dans des méthaniers et des réservoirs à pression atmosphérique, le GNL est utilisé pour diversifier les sources d'approvisionnement en gaz.

Le transport de GNL par navire offre une plus grande flexibilité d'approvisionnement et des coûts plus avantageux pour des distances dépassant les 3 000 km. Cette chaîne de transport permet également de livrer le gaz en toute sécurité lorsque le transport par canalisation n'est pas possible ou lorsque la distance entre le lieu de production et celui de consommation est trop importante.



Trois étapes composent la chaîne du GNL :

- la liquéfaction du gaz ;
- le transport par méthaniers ;
- la réception sur des terminaux méthaniers dans lesquels le GNL est stocké puis regazéifié avant d'être transporté et distribué.

L'étape en amont de la liquéfaction est la plus sensible de l'exploitation du gaz naturel pour son transport sous forme liquide. Réalisée à proximité des sites de production de gaz, elle ne concerne pas les activités du terminal méthanier de Dunkerque.

Les méthaniers, longs de 200 à 350 mètres, sont munis d'une double coque. Les cuves internes sont équipées d'un revêtement intérieur isolant. La plupart des navires utilisent, comme complément à leur combustible, la faible partie du GNL qui s'évapore pour assurer leur propulsion. La capacité des méthaniers s'échelonne pour la plupart de 70 000 m<sup>3</sup> à 155 000 m<sup>3</sup>, tandis que les plus grands méthaniers au monde, les Q-max, ont une contenance de 265 000 m<sup>3</sup>.

Un terminal méthanier est une installation portuaire qui permet d'accueillir et de décharger des navires méthaniers. Il est constitué :

- d'installations de déchargement et de rechargement<sup>2</sup> (appontement et bras articulés) ;
- d'installations de stockage : le GNL est transféré dans des réservoirs cryogéniques (conservation à une température de -162 °C et à pression atmosphérique) ;
- d'installations d'émission sur le réseau de transport de gaz.

Le gaz naturel est un gaz incolore, inodore, non corrosif, et non toxique. L'odorisation du gaz, pour son utilisation en tant que gaz de ville par exemple, est un processus artificiel qui intervient en dehors du terminal méthanier.

## GNL à petite échelle

Le transport du GNL s'observe également à plus petite échelle. Il permet alors l'utilisation du GNL en tant que carburant et le transport de l'énergie sur de plus petites distances ou vers des zones sans accès à l'électricité, qui ne sont pas raccordées à un réseau de transport ou de distribution de gaz.

La logistique se développe autour des activités de chargement et de déchargement du GNL sur d'autres moyens de transport, par exemple des camions-citernes ou des navires dits souteurs qui ont pour fonction l'approvisionnement de plus gros navires propulsés au GNL.

Le gaz naturel liquéfié peut également être utilisé comme carburant notamment pour les poids lourds (pour alimenter les véhicules des particuliers, le gaz naturel est utilisé plutôt sous forme gazeuse, à une pression supérieure à 200 bars). Utilisé comme tel pour les véhicules terrestres, il produit lors de sa combustion 96 % de particules fines et 70 % d'oxydes d'azote en moins qu'un moteur diesel. Utilisé par les navires, il permet une réduction des émissions de 23 % de CO<sub>2</sub>, de 99 % de soufre, de 91% de particules fines et de 92 % d'oxydes d'azote par rapport au fioul lourd. Son intérêt est renforcé par la directive de l'Organisation Maritime Internationale qui, depuis 2020, vise à plafonner les émissions de soufre provoquées par les carburants des navires.

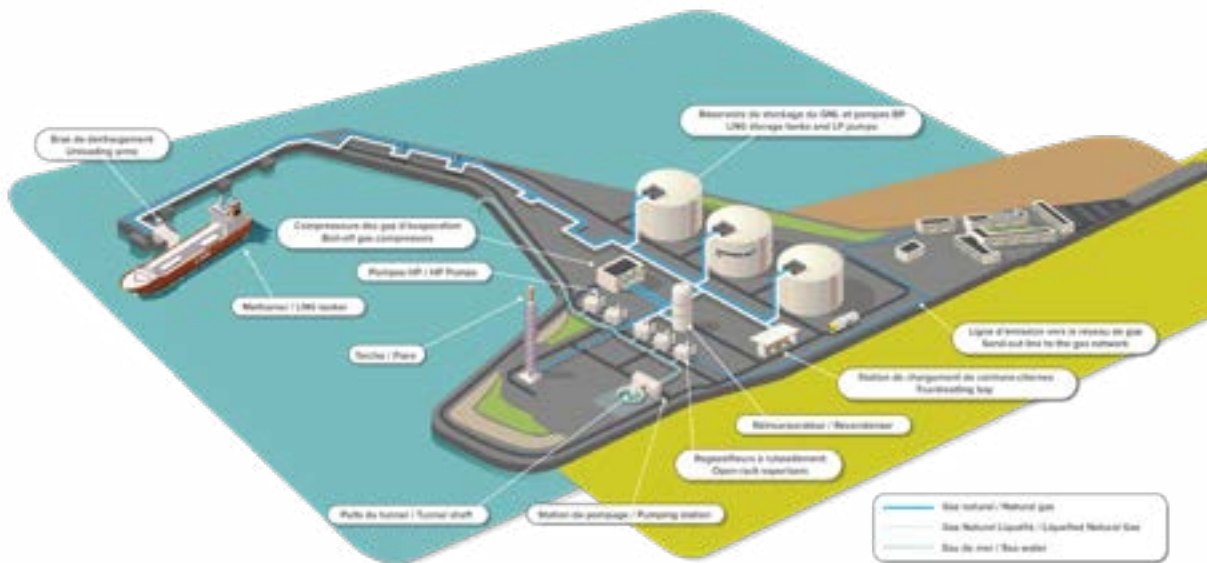
---

2. Sur un terminal méthanier, un déchargement est un transfert du GNL vers les réservoirs du terminal (déchargement d'un méthanier par exemple) et un rechargement est un transfert du GNL en provenance des réservoirs du terminal (rechargement d'un méthanier, d'un camion-citerne ou d'un navire souteur par exemple).

## Les installations du terminal méthanier de Dunkerque

### Équipement

Le terminal méthanier de Dunkerque est équipé :



- d'un **appointement** permettant le déchargement et le rechargement des navires méthaniers à un débit maximal de 14 000 m<sup>3</sup>/h en déchargement et 8 800 m<sup>3</sup>/h en rechargement. Cet appointement peut accueillir jusqu'à 176 méthaniers par an allant de 5 000 m<sup>3</sup> à 265 000 m<sup>3</sup>. La plateforme de l'appointement repose sur 184 pieux d'une taille de 30 à 50 mètres. Au total, elle fait 300 mètres de long. L'appointement dispose de 5 bras de déchargement mesurant chacun 33 mètres de haut pour un poids d'environ 40 tonnes ;
- de **trois réservoirs de stockage de GNL** à -162 °C d'une contenance de 200 000 m<sup>3</sup> chacun. Un réservoir mesure environ 50 mètres de haut pour 90 mètres de diamètre, ils peuvent chacun contenir l'Arc de Triomphe. L'intérieur des réservoirs est à la pression atmosphérique. Sans système de refroidissement, c'est le design et l'isolation thermique des réservoirs qui permettent de maintenir le GNL à basse température ;
- de **10 ensembles de regazéification** composés chacun d'une part d'une pompe haute pression, amenant le gaz liquide à une pression avoisinant 90 bars, et d'autre part d'un regazéifieur ou Open Rack Vaporizer (ORV). Le GNL est chauffé à une température de 2 °C, par échange thermique avec les eaux tièdes de la centrale nucléaire, afin de le transformer en gaz naturel avant de l'envoyer sur le réseau haute pression des transporteurs ;
- d'un **tunnel** de 5 km de long et de 3 mètres de diamètre entre le canal de rejet de la centrale nucléaire de Gravelines et le terminal permettant d'acheminer une partie des eaux tièdes émises par la centrale afin de réchauffer le GNL via les ORV. Cela se matérialise par deux puits en forme de huit du côté du terminal méthanier mesurant pour l'un, 17 mètres de profondeur et 29 mètres de diamètre, pour l'autre 54 mètres de profondeur et 16 mètres de diamètre et de 12 siphons du côté de la centrale nucléaire de Gravelines pour le prélèvement d'eau chaude. Le tunnel achemine environ 5 % des eaux tièdes de rejet de la centrale nucléaire de Gravelines à un débit compris entre 0 et 12,5 m<sup>3</sup> par seconde. 12 siphons ont été installés dans le canal de rejet de la centrale. L'inclinaison du tunnel évite l'utilisation de pompe pour l'acheminement de l'eau. Cinq pompes à eau de mer ont été installées côté terminal et sont directement commandées depuis la salle de commande. Cette synergie industrielle permet une économie de 436 000 tonnes de CO<sup>2</sup> par an.
- d'une **station d'avitaillement de camions-citernes** d'une capacité d'accueil de 3 000 véhicules par an, fonctionnant à un débit maximal de 90 m<sup>3</sup> par heure.

## Capacité

Le terminal méthanier de Dunkerque a une capacité annuelle de regazéification de 13 milliards de m<sup>3</sup> de gaz, soit environ 25 % de la consommation annuelle française et belge de gaz naturel, ce qui en fait le deuxième plus important d'Europe continentale après celui de Barcelone. Il est également le seul à être directement connecté à deux marchés, français et belge, grâce à deux canalisations distinctes à partir de la station de compression de Pitgam.

## Process

Les opérateurs en salle de contrôle sont responsables de gérer le débit d'émission en fonction des plannings requis par les clients. Pour superviser les sorties du terminal, une station de comptage est installée sur le réseau GRTgaz. Deux canalisations ont été érigées par les gestionnaires des réseaux de transport de gaz français et belge pour faciliter les livraisons directes vers ces pays à partir du terminal. En France, une canalisation de 17 km relie le terminal à la station de compression de Pitgam, suivie d'une seconde canalisation de 23 km entre Pitgam et Hondschoote, à la frontière belge. En Belgique, une canalisation de 74 km a été installée entre Alveringem et Maldegem, permettant de connecter le terminal de Dunkerque à la zone de Zeebrugge et ainsi aux principaux marchés du Nord-Ouest de l'Europe, dont l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.



## 3. Retombées économiques pour le territoire



### Emploi

Au 1er janvier 2026, l'équipe de Dunkerque LNG était composée de 24 salariés et celle de Gaz-Opale de 64 salariés. Le terminal génère une centaine d'emplois indirects dans les activités de maintenance, les professions portuaires, le remorquage, le pilotage et le lamanage notamment.

### Taxes et impôts locaux

Le montant total des impôts et taxes versés par le terminal méthanier de Dunkerque au territoire s'élevait à 18,5 millions d'euros en 2020 contre 18,3 millions d'euros pour l'année 2019, 14 millions d'euros en 2018 et 16,7 millions d'euros en 2017. En 2021, ce montant s'élève à 11,5 millions d'euros. Ces impôts et taxes sont : la taxe foncière, la cotisation foncière des entreprises, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et l'imposition forfaitaire des entreprises de réseaux.



## Activité du terminal

En 2017, le terminal méthanier de Dunkerque a reçu 10 navires en déchargement soit environ 1,7 million de m<sup>3</sup> de GNL, l'équivalent de 11,4 TWh. Le terminal a émis, à la demande de ses clients, environ 9,8 TWh sur le réseau de transport de gaz.

En 2018, 15 navires ont été reçus en déchargement, soit environ 2,4 millions de m<sup>3</sup> de GNL, l'équivalent de 16,3 TWh. Les équipes ont effectué deux rechargements pour un total d'environ 290 000 m<sup>3</sup> de GNL. Le terminal a émis, à la demande de ses clients, 1,2 milliard de m<sup>3</sup> de gaz naturel sur le réseau, soit environ 14,3 TWh, l'équivalent de 20 % de la consommation en gaz des Hauts-de-France en 2018.

Pour sa deuxième année d'exploitation, le terminal méthanier a connu une forte croissance de son activité : + 70 % de navires reçus en 2018 par rapport à l'année précédente et + 59 % en ce qui concerne le tonnage, malgré l'arrêt programmé en 2018.

En 2019, 71 navires ont déchargé leur cargaison en GNL sur le terminal méthanier de Dunkerque pour environ 11,5 millions de m<sup>3</sup> de GNL, l'équivalent de 76 TWh. Un navire a été reçu en rechargement pour environ 135 000 m<sup>3</sup> de GNL. Pour ses clients, le terminal a émis sur le réseau environ 74 TWh, l'équivalent de 17 % de la consommation en gaz de la France ou 105 % de celle des Hauts-de-France en 2019.

En 2020, 49 navires ont été reçus en déchargement, soit environ 7,4 millions de m<sup>3</sup> de GNL, l'équivalent de 50 TWh. Les équipes ont effectué quatre rechargements pour un total d'environ 548 000 m<sup>3</sup> de GNL. Le terminal a émis, à la demande de ses clients, 3,9 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel sur le réseau, soit environ 46 TWh, l'équivalent de 10 % de la consommation de gaz française et 69 % de la consommation en gaz des Hauts-de-France en 2020.

En 2021, 54 navires ont déchargé leur cargaison en GNL sur le terminal méthanier de Dunkerque pour environ 8,4 millions de m<sup>3</sup> de GNL, l'équivalent de 56 TWh. 8 navires ont été reçus en rechargement pour environ 707 707 m<sup>3</sup> de GNL. Pour ses clients, le terminal a émis plus de 4,1 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel sur le réseau, soit environ 52 TWh, l'équivalent de 78 % de la consommation en gaz des Hauts-de-France en 2020.

En 2022, 141 navires ont été reçus en déchargement, soit environ 22 millions de m<sup>3</sup> de GNL, l'équivalent de 145 TWh. Les équipes ont effectué 2 rechargements pour un total d'environ 24 700 m<sup>3</sup> de GNL. Le terminal a émis, à la demande de ses clients, 12,6 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel sur le réseau, soit environ 144 TWh, l'équivalent de 30 % de la consommation de gaz française et 202% de la consommation en gaz des Hauts-de-France en 2021.

En 2023, 121 navires ont déchargé leur cargaison en GNL sur le terminal méthanier de Dunkerque pour environ 18,8 millions de m<sup>3</sup> de GNL, l'équivalent de 124 TWh. 6 navires ont été reçus en rechargement pour environ 46 063 m<sup>3</sup> de GNL. Soit un total de 127 navires reçus en 2023. Pour ses clients, le terminal a émis plus de 10,6 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel sur le réseau, soit environ 123 TWh, l'équivalent de 30 % de la consommation en gaz de la France en 2021.

En 2024, 117 méthaniers ont déchargé leur cargaison en GNL sur le terminal méthanier de Dunkerque, pour un total de 122,1 TWh reçus par les navires et 1 navire a été déchargé. Le terminal a ensuite émis 121,3 TWh de gaz naturel sur le réseau.

En 2025, 141 navires ont été reçus en déchargement, soit environ 149 TWh. Les équipes ont effectué un rechargements pour un total d'environ 63 850 MWh. Le terminal a émis, à la demande de ses clients, 12,9 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel sur le réseau, soit environ 149 TWh soit 40% de la consommation de gaz en France en 2024 (361 TWh).

## GÉNÉRALITÉS

2<sup>ème</sup>

terminal méthanier  
le plus important d'Europe  
continentale

600 000 m<sup>3</sup>

Capacité de stockage  
de GNL à -162 °C

176

Capacité d'accueil  
de navire / an

3 000

Capacité de chargement de  
camion-citerne / an

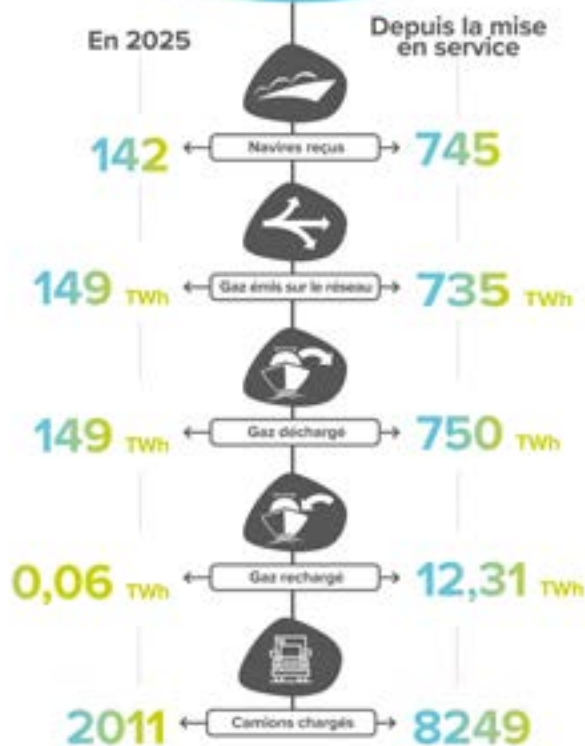
13 Bcm/an

25% de la demande Française  
et Belge en 2022

No CO<sub>2</sub> emissions

Eau chaude fournie par le CNPE

## PERFORMANCES



## HUMAINS

89

Salariés

100

Emplois indirects

1 217

Heures de formation en 2023

73,3 %

Sauveteur Secouriste  
du Travail (SST)

10

Partenariats sur le territoire  
en faveur des jeunes dans  
les domaines du sport  
et de la culture



## 4. Grands projets



### Des installations en évolution

#### Station de chargement de camions-citernes

Depuis juin 2020, les services de la station de chargement de camions-citernes du terminal méthanier de Dunkerque sont commercialisés. Cette station peut accueillir jusqu'à 3 000 véhicules par an, ce qui représente le transport d'environ 60 000 tonnes de GNL, soit 133 000 m<sup>3</sup>. Depuis, plus de 760 camions ont bénéficiés de ce service au 31 novembre 2021.

Des services uniques en Europe lui sont associés : une réservation et une formation des chauffeurs en ligne accessible 24/7 et un chargement en toute autonomie, ou bien assisté.

En juin 2017, Dunkerque LNG et le Grand Port Maritime de Dunkerque ont signé une convention de partenariat pour le développement de cette station de chargement en GNL de camions-citernes. Au travers de cette convention, le Grand Port Maritime de Dunkerque accompagne Dunkerque LNG dans son engagement pour construire puis exploiter la station de chargement. Elle s'intègre dans un projet plus global de mise en place d'un service d'avitaillement GNL par voies terrestre et maritime dans le port de Dunkerque, proposant ainsi une offre d'avitaillement en GNL au marché.

Le terminal a également la capacité de construire deux nouvelles baies de rechargement selon les besoins des clients.



**3,000** slots par an

Débit de rechargement **90 m<sup>3</sup>/h**

Process total de chargement **1h30**



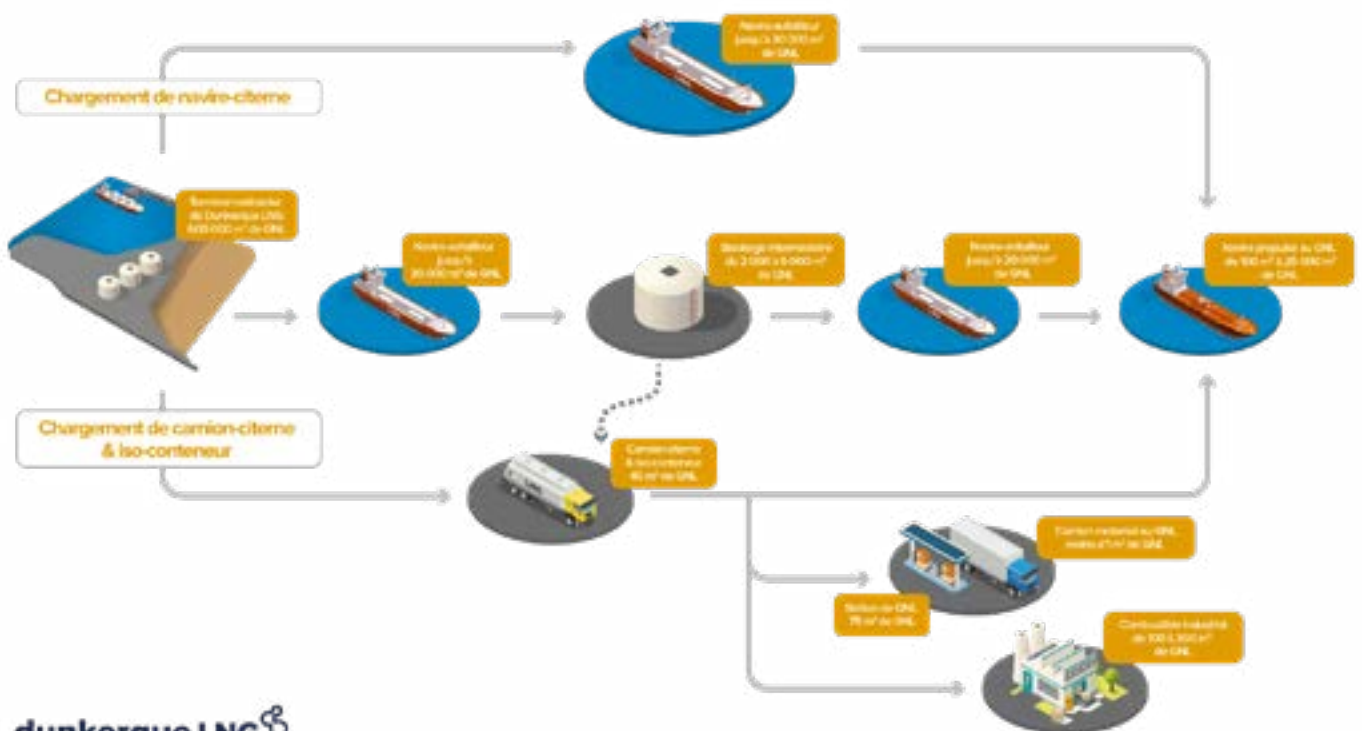
Station de rechargement de camions-citernes du terminal méthanier de Dunkerque

### Activités GNL à petite échelle

En juin 2020, le remplacement des boucliers d'accostage centraux de la jetée du terminal méthanier de Dunkerque permet l'accueil de navires souteurs ou avitailleurs à partir de 5 000 m<sup>3</sup>. Ces navires ont pour mission d'approvisionner des navires de commerce propulsés au GNL, comme des porte-conteneurs ou des ferrys.

Les équipes du terminal réfléchissent, en fonction du développement du marché, à la création d'une jetée dédiée à l'avitaillement.

### Zoom sur l'activité de l'avitaillement en GNL de Dunkerque LNG



## Le projet Cap Décarbonation

Cap décarbonation, c'est avant tout un travail collectif avec les acteurs du territoire.



### En quoi consiste ce projet ?

Dunkerque LNG s'est engagée avec Air Liquide France Industrie, EQIOM, Lhoist et RTE dans une démarche conjointe de décarbonation de l'industrie, au travers de trois projets.

- **La Phase 2 du Programme K6 et le projet CalCC** prévoient le captage du dioxyde de carbone émis par la production du ciment à Lumbres et de la chaux à Réty. Les productions de chaux et de clinker (principal constituant du ciment) génèrent d'importantes quantités de CO<sub>2</sub>. Environ un tiers de ces émissions, liées à la combustion de matières carbonées pour produire la chaleur nécessaire à la cuisson du calcaire, est évitable. Cependant, deux tiers des émissions de CO<sub>2</sub> sont inévitables, car liées à la réaction chimique qui est à la base de la formation du clinker et de la chaux : la décarbonatation du calcaire. Ces matériaux ne peuvent être remplacés et sont indispensables à de nombreux usages. Ainsi, pour éviter le rejet dans l'atmosphère de ces émissions inévitables, le captage du CO<sub>2</sub> est incontournable.
- **Le projet D'Artagnan** est mené par Air Liquide France Industrie et Dunkerque LNG. Il comprend deux composantes. La première est un réseau de canalisations pour transporter le CO<sub>2</sub> capté par les usines de Lumbres et de Réty vers Dunkerque. La deuxième est un Terminal CO<sub>2</sub> sur le port de Dunkerque pour réceptionner et préparer le CO<sub>2</sub> en vue de son expédition vers des sites de stockage définitif dans des puits géologiques en mer du Nord.

### Pourquoi ce projet ?

Pour lutter contre le dérèglement climatique, la France a défini une feuille de route à travers la Stratégie nationale bas carbone (SNBC). Plusieurs orientations ont été identifiées dans le but de réduire de 35 % les émissions de CO<sub>2</sub> issues du secteur industriel d'ici 2030 et de 81 % à l'horizon 2050. Dans cette perspective, le recours aux technologies de captage-séquestration de CO<sub>2</sub> est clairement identifié. Le Gouvernement français a par ailleurs réaffirmé son objectif de division par deux des émissions industrielles françaises au cours de la prochaine décennie, avec un investissement de 5,6 milliards d'euros consacrés à la décarbonation de l'industrie, dont une partie dédiée au déploiement de technologies innovantes dont le captage du CO<sub>2</sub>.

La Phase 2 du Programme K6 et le projet CalCC s'inscrivent pleinement dans cette stratégie nationale ; le premier permettrait à la cimenterie de Lumbres de réduire de 91 % ses émissions totales de CO<sub>2</sub> tandis que le second permettrait de capter plus de 85 % des émissions de CO<sub>2</sub> de l'usine de Chaux et Dolomies du Boulonnais de Lhoist à Réty. Enfin, le projet D'Artagnan permettrait de transporter et de conditionner le CO<sub>2</sub> en vue de son transport maritime vers un site de séquestration. Au total, les trois projets permettront la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'environ 1,5 million de tonnes par an, soit 10 % des émissions totales de l'industrie du bassin industriel de Dunkerque.

## Quelle sera la disposition du terminal CO<sub>2</sub> ?

Le Terminal CO<sub>2</sub> réceptionnerait le CO<sub>2</sub> capté sur les sites de Lumbres et de Réty et le conditionnerait en vue de son expédition vers des sites de séquestration en Mer du Nord. Il serait implanté à l'avant-port Ouest et plus précisément sur la plateforme de l'ancienne base vie de construction du Terminal Méthanier limitant ainsi l'impact sur les espaces vierges.

Les installations du Terminal CO<sub>2</sub> permettraient de liquéfier et de réduire la pression du CO<sub>2</sub> qui serait ensuite stocké temporairement dans des réservoirs avant de pouvoir être chargé dans des navires, semblables à des méthaniers. Dans cette perspective, une nouvelle jetée longue de 200 mètres serait créée au niveau de la darse.





### Gas Agility : une double opération inédite en France

Le 28 avril 2021, les équipes du terminal méthanier de Dunkerque ont chargé pour la première fois un navire avitailleur GNL, le Gas Agility, affrété par Total. Après son chargement, le Gas Agility a souté le CMA CGM Jacques Saadé au Terminal des Flandres : le premier avitaillement en GNL marin d'un porte-conteneurs en France.





## Dunkerque LNG SAS

Centre tertiaire des trois ponts  
30, rue l'Hermitte  
59140 DUNKERQUE

[www.dunkerquelng.com](http://www.dunkerquelng.com)

[www.newsletterdunkerquelng.com](http://www.newsletterdunkerquelng.com)

 Dunkerque LNG SAS

 @DunkerqueLNG

**dunkerque LNG**   
fluxys operated by gaz-opale