



**PASSAGE**

Interreg Europe



European Union  
European Regional  
Development Fund

## **TRANSPORT BAS CARBONE**

Italie

# **Installations portuaires GNL**

L'utilisation des énergies alternatives telles que le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) pour la navigation et les opérations portuaires est au cœur de la stratégie mise en œuvre dans le port de Livourne (Canal de Corse) pour développer un centre de distribution de GNL dans la Méditerranée.

[www.interregeurope.eu/passage](http://www.interregeurope.eu/passage)



[www.linkedin.com/groups/8525182](https://www.linkedin.com/groups/8525182)

## INTERVIEW

Francescalberto De Bari, Autorité portuaire de Livourne (Italie)

---

***L'utilisation par l'autorité portuaire de Livourne de carburants alternatifs dans les infrastructures portuaires a été sélectionnée comme une « meilleure pratique » en matière de transport bas-carbone dans les frontières maritimes. Pouvez-vous nous en dire plus ?***

L'autorité portuaire de Livourne est très heureuse de l'attention portée par les partenaires du projet PASSAGE sur notre approche des carburants alternatifs, notamment le GNL. Notre idée est très simple : nous pensons que la zone maritime entre la Mer Tyrrhénienne du Nord et la Mer de Ligurie a les atouts pour devenir le premier réseau complet de distribution de GNL en Méditerranée. Je suppose que l'intérêt des partenaires PASSAGE est lié à la dimension géographique de notre approche bas-carbone ; notre expérience est typiquement liée à une région européenne transfrontalière telle que la zone de coopération du programme INTERREG V A France-Italie (Maritime).

***Pouvez-vous expliquer quelles sont les principales avancées, comment cela contribue-t-il à diminuer les émissions de CO2 ?***

Le GNL peut largement contribuer à réduire les émissions carbonées liées au transport maritime. D'un côté, les navires sont toujours plus écologiques que d'autres modes de transport. De l'autre, il reste un problème d'émissions de CO<sub>2</sub> (et autres polluants tels que le soufre), notamment lorsque les bateaux sont à l'intérieur d'un port. Quasiment tous les ports méditerranéens sont complètement entourés par la ville, avec des zones résidentielles juste en front de mer. Parfois, la réponse est la délocalisation, la déconcentration de certaines activités portuaires en dehors de l'ancienne « ville-port » et la revitalisation du front de mer. Mais très souvent, il n'y a pas la place pour de telles interventions ou bien elles ne sont pas viables économiquement. Le GNL peut répondre à ce problème, y compris à court terme.

***L'utilisation de carburants alternatifs doit être un défi pour un port comme celui de Livourne (30 millions de tonnes de marchandises chaque année). Quelles sont les principales problématiques ?***

La plupart des interventions sont liées aux installations de stockage du GNL. Un port maritime européen comme celui de Livourne doit pouvoir offrir toutes les installations pertinentes dans le contexte du transport maritime : le GNL comme carburant sera bientôt une offre standard dans tous les ports maritimes internationaux.

Le coordinateur européen du corridor Scandinavie-Méditerranée a déjà inclus Livourne dans la liste des principaux ports européens qui proposeront des installations de stockage et de ravitaillement en GNL : c'est très important pour attirer les financements européens et les investissements publics-privés. L'autorité portuaire de Livourne est aussi un organe de mise en œuvre pour le Ministère italien du Transport dans le cadre du GAINN Global Project,

cofinancé par le programme *Connecting Europe Facility*.

Le GNL est un carburant alternatif non seulement pour le transport maritime de fret, mais aussi pour les passagers, les ferries et les bateaux de croisière. Dans une perspective transfrontalière, les passagers sont un élément majeur.

***Pourquoi pensez-vous que cela est, finalement, un succès ? Que reste-t-il à améliorer ?***

Il y a beaucoup à faire en matière de réglementation des activités liées au GNL. L'usage du GNL comme carburant alternatif est une opportunité non seulement pour le transport maritime (au-large) mais aussi pour les activités au sein des ports, par exemples les opérations dans les terminaux. Un port maritime comme celui de Livourne a la chance d'être un hub pour le GNL comme carburant alternatif pour le transport routier, les usages industriels et publics là où les réseaux de distribution du gaz n'existent pas, par exemple en Sardaigne. Le « container Iso-Tank » est désormais une façon sécurisée et efficace de transporter ce carburant du port vers l'intérieur des terres, y compris via des transports multimodaux. Livourne pourrait devenir le pivot ou la « porte d'entrée » du GNL pour le nord de l'Italie et l'Europe centrale ; mais pour atteindre cet objectif, nous devons mettre en place une installation intermodale de distribution du GNL.

Nous devons aussi beaucoup améliorer la sensibilisation globale au GNL, à la fois au sein de la société, avec des consultations publiques, et au sein de la communauté portuaire, avec des actions spécifiques de formation. Pour ce faire, Livourne est entrain de construire un réseau de formation complet, opérationnel, facilité, comme cela est demandé dans la proposition de loi italienne (décret) mettant en œuvre la Directive 2014/94/EU.

***Une approche des carburants alternatifs similaire pourrait-elle être mise en place dans d'autres ports ?***

Un port est une infrastructure complexe, qui résulte de nombreuses activités ; chaque port a ses spécificités. Il est très important de planifier le GNL dans un cadre plus large ; il n'y a pas besoin de toutes les installations GNL dans chaque port. La zone de coopération France-Italie (maritime) est un exemple de complémentarité d'éléments géographiquement répartis :

- 1) Un terminal au large, construit pour la regazéification (réseau national de gaz), qui permet aussi de transférer le GNL dans des mini transporteurs de GNL
- 2) Une installation de stockage de « petite taille » à Livourne (réseau principal), avec l'opportunité d'activer des services intermodaux pour les iso-containers de GNL
- 3) De ce fait, aucun besoin d'avoir des installations de stockage du GNL dans d'autres ports « complets » de la zone, comme en Corse
- 4) Des installations de stockage en Sardaigne, comme un outil pour répondre au manque de réseau de distribution de gaz sur l'île...

Et beaucoup d'autres éléments avec de nombreuses interactions positives.

La coopération en matière d'aménagement, de définition des services standards, de programmation des investissements : c'est un des défis majeurs pour les ports, particulièrement dans les régions transfrontalières. Le GNL pourrait être un banc d'essai pour ce type d'approches novatrices dans la coopération entre ports.