

T4.1.1 Schéma des flux énergétiques des ports corses

Projet GNL FACILE

Office des Transports de la Corse (OTC)

FRANCE / CORSE

PUBLIC

28 juillet 2020

RAPPORT
OTCG-SEE-PJ-RP-001

RAPPORT



Nos ref. : OTCG-SEE-PJ-RP-001
Entité : Energie
Imputation : P.015760

PUBLIC

Client : Office des Transports de la Corse (OTC)
Projet : Etude approvisionnement-stockage-soutage du carburant GNL
Pays/Ville : France / Corse

Titre : T4.1.1 Schéma des flux énergétiques des ports corses
Sous-titre : Projet GNL FACILE
Auteur(s) : Valère ESCUDIE (VEE)
Date : 28 juillet 2020

Résumé : Ce rapport présente les flux d'approvisionnements maritimes énergétiques (hydrocarbures et GPL) de la Corse

Commentaires : -

Mots-clés : GNL, Corse, Marittimo

Nbr pages : 23

03	21/09/2020	Correction nom du client	FIN	M. DELEAU	A. GUITTAT	A. GUITTAT
02	01/09/2020	Mise à jour et modification charte graphique	FIN	V. ESCUDIE	A. GUITTAT	A. GUITTAT
01	28/07/2020	Première émission	FIN	V. ESCUDIE	M. DELEAU	M. DELEAU

REV.	JJ/MM/AA	OBJET DE LA REVISION	STAT.	REDACTION	VERIFICATION	APPROBATION
------	----------	----------------------	-------	-----------	--------------	-------------

ETUDE APPROVISIONNEMENT-STOCKAGE-SOUTAGE DU CARBURANT GNL

T4.1.1 Schéma des flux énergétiques des ports corses

SOMMAIRE

1.	OBJECTIF ET PERIMETRE	7
2.	CARTOGRAPHIE DES FLUX	7
2.1.	Synthèse.....	7
2.2.	Flux d'hydrocarbures.....	8
2.2.1.	Nature de marchandise.....	8
2.2.2.	Volumes et historique	8
2.2.3.	Infrastructures portuaires	10
2.2.4.	Flux de carburants.....	12
2.2.4.1.	Volumes.....	12
2.2.4.2.	Origine et Transport maritime	12
2.2.4.3.	Stockage.....	14
2.2.4.4.	Distribution Et Usagers finaux	15
2.2.4.5.	Estimation du cout de transport	16
2.2.5.	Flux de fioul à destination des centrales thermiques.....	16
2.2.5.1.	Volumes.....	16
2.2.5.2.	Origine et Transport maritime	16
2.2.5.3.	Stockage et distribution.....	17
2.2.5.4.	Estimation du cout de transport	18
2.2.6.	Tendances.....	18
2.2.6.1.	carburants	18
2.2.6.2.	Fioul.....	19
2.3.	Flux de GPL.....	20
2.3.1.	Nature de marchandise.....	20
2.3.2.	Volumes et historique	20
2.3.3.	Infrastructures portuaires	20
2.3.4.	Description des flux	21
2.3.4.1.	Origine et transport maritime	21
2.3.4.2.	Stockage.....	21
2.3.4.3.	Distribution et usagers.....	23

2.3.5.	Estimation des couts de transport.....	23
2.3.6.	Tendances.....	23

ETUDE APPROVISIONNEMENT-STOCKAGE-SOUTAGE DU CARBURANT GNL

T4.1.1 Schéma des flux énergétiques des ports corses

LISTE DES FIGURES

Figure 1 - Synthèse des importations d'hydrocarbures et de GPL (source See'Up)	8
Figure 2 - Importations maritimes de produits pétroliers liquides en Corse sur les ports de Bastia et d'Ajaccio (en tonnes, source : statistiques portuaires SOES et CCI HC)	9
Figure 3 - Répartition des importations de produits pétroliers (2019, sources : CCI HC, entretiens).....	9
Figure 4 - Volumes sortants des dépôts DPLC en 2011 (source : étude Vialtis sur données DPLC).....	10
Figure 5 - Infrastructures portuaires de déchargement et sites de stockage autour de Bastia (source : See'Up).....	11
Figure 6 - Infrastructures portuaires de déchargement et sites de stockage autour d'Ajaccio (Source : See'Up).....	11
Figure 7 - Imports de carburants par DPLC en tonnes (sources CCI HC et estimations See'Up).....	12
Figure 8 - Importation de carburants sur Bastia et provenances, Tonnes (source CCI HC)	13
Figure 9 - navire Sedna de Socatra (source : vesselfinder).....	13
Figure 10 - Sites de stockage de DPLC (source : Rubis terminal).....	14
Figure 11 - hinterland schématique des dépôts de DPLC (source : See'Up)	15
Figure 12 - Importations de fioul pour la centrale thermique de Bastia (source CCI HC, analyses See'Up).....	17
Figure 13 - Navire tanker le LEALE affreté régulièrement par les fournisseurs d'EDF.....	17
Figure 14 - Dépôts de fioul sur les centrales thermiques corses	18
Figure 15 - évolution de la consommation en Carburant en Corse (source : Oreges)	19
Figure 16 - Importations maritimes de GPL en Corse, tonnes (sources : CCI HC et DGITM)	20
Figure 17 - Navire gazier B Gas Supreme.....	21
Figure 18 - Sites GPL autour de Bastia.....	22
Figure 19 - Sites GPL autour de Ajaccio	22

ETUDE APPROVISIONNEMENT-STOCKAGE-SOUTAGE DU CARBURANT GNL

T4.1.1 Schéma des flux énergétiques des ports corses

LISTE DES ABREVIATIONS ET ACRONYMES

EUR	Euro
USD	United States Dollar
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié
DPF	Dépôt Pétrolier de Fos
RIF	Registre International Français
TPL	Tonne de Port en Lourd
DPLC	Dépôts pétroliers de la Corse
GO	Gazole
SP	Essence Sans Plomb
GOP	Gazole pêche
FOD	Fioul Domestique
GNV	Gaz Naturel Véhicule
PPE	Programmation Pluriannuelle de l'Energie
DPLC	Dépôts Pétroliers de La Corse

1. OBJECTIF ET PERIMETRE

L'objectif de la présente étude est l'élaboration d'une cartographie des flux de marchandises à vocation énergétique passant par les ports de commerce de Corse.

Les analyses porteront sur le périmètre suivant :

- Hydrocarbures considérés :
 - Produits raffinés : alimentation des centrales thermiques et carburants
 - GPL : utilisé pour les réseaux gaz de ville par Engie et distribué en vrac et bouteille par Antargaz et Butagaz
- Ports de commerce de Bastia et d'Ajaccio (le port de l'île Rousse accueille des marchandises dangereuses à vocation industrielle ou énergétique, dans des proportions marginales)
- Depuis le port d'origine vers l'utilisateur final ou point de distribution de vente au détail
 - Hydrocarbures : centrale thermique, cuves de stockage intermédiaire (alimentant le réseau de station-service)
 - GPL : site de stockage et de distribution sur les réseaux de gaz, centre de stockage et de mise en bouteille

2. CARTOGRAPHIE DES FLUX

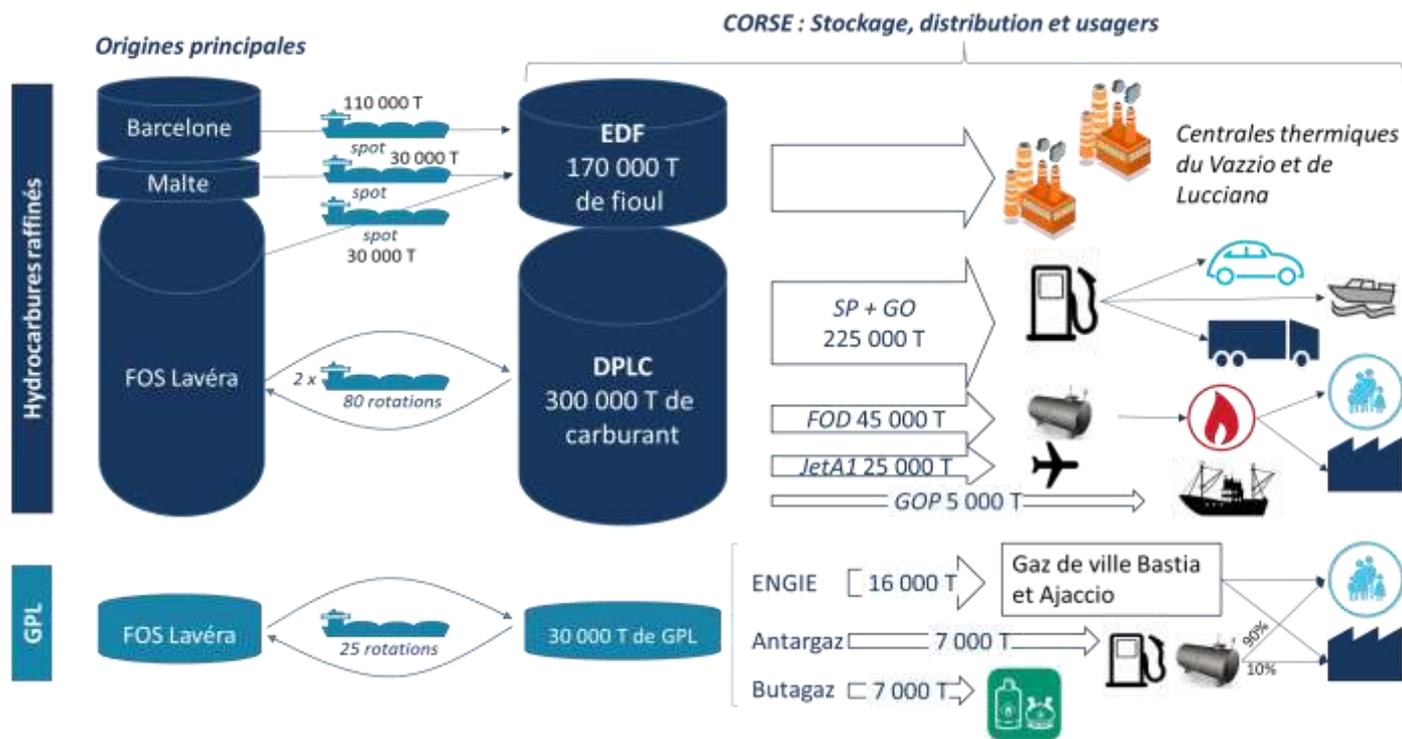
2.1. Synthèse

La Corse importe en maritime environ 500 000 T de matières énergétiques (cf. Figure 1) :

- 170 000 T de fioul pour alimenter les centrales thermiques EDF du Vazzio et de Lucciana
- 305 000 T de carburants pour véhicules légers, poids lourds, bateaux, avions, et aussi fioul à usage domestique (DPLC)
- 25 000 T de GPL pour les réseaux de gaz de ville de Bastia et Ajaccio (Engie) et mis en bouteille ou distribué en vrac par Antargaz et Butagaz

Ces matières viennent principalement de FOS – Lavera et de Barcelone.

Figure 1 - Synthèse des importations d'hydrocarbures et de GPL (source See'Up)



2.2. Flux d'hydrocarbures

2.2.1. Nature de marchandise

On distingue 2 types d'hydrocarbures importés en corse :

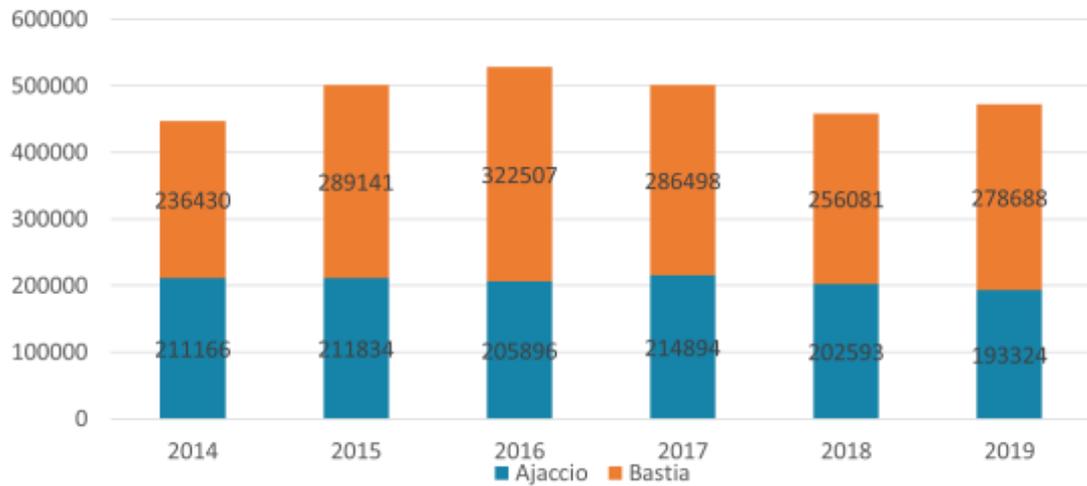
- Les carburants :
 - Gazole et Gazole non routier (GO)
 - L'essence sans Plomb (SP)
 - Le fioul domestique (FOD)
 - Le carburéacteur (Jet A1)
 - Le gazole pêche (GOP)
- Le fioul lourd et léger alimentant les 2 centrales thermiques diesel du Vazio (Ajaccio) et de Lucciana (Bastia)

2.2.2. Volumes et historique

Entre 2014 et 2019, la Corse a importé annuellement entre 450 et 500 000 T de produits pétroliers par an (hors GPL ; cf. Figure 2) :

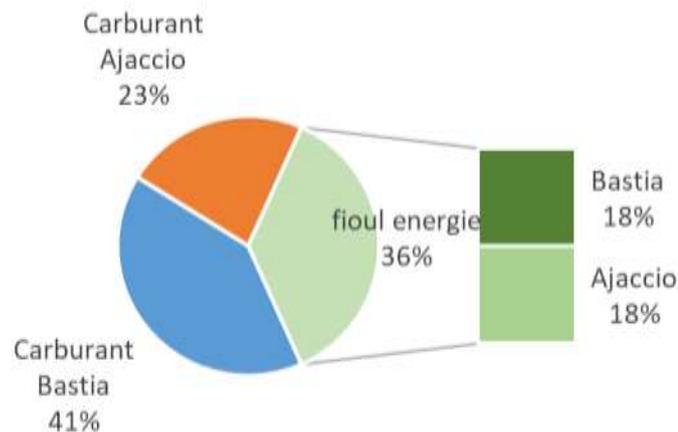
- De 190 à 210 000 T via le port de commerce d'Ajaccio (~40%)
- De 240 à 320 000 T via le port de Commerce de Bastia (~60%)

Figure 2 - Importations maritimes de produits pétroliers liquides en Corse sur les ports de Bastia et d'Ajaccio (en tonnes, source : statistiques portuaires SOES et CCI HC, CCI 2A)



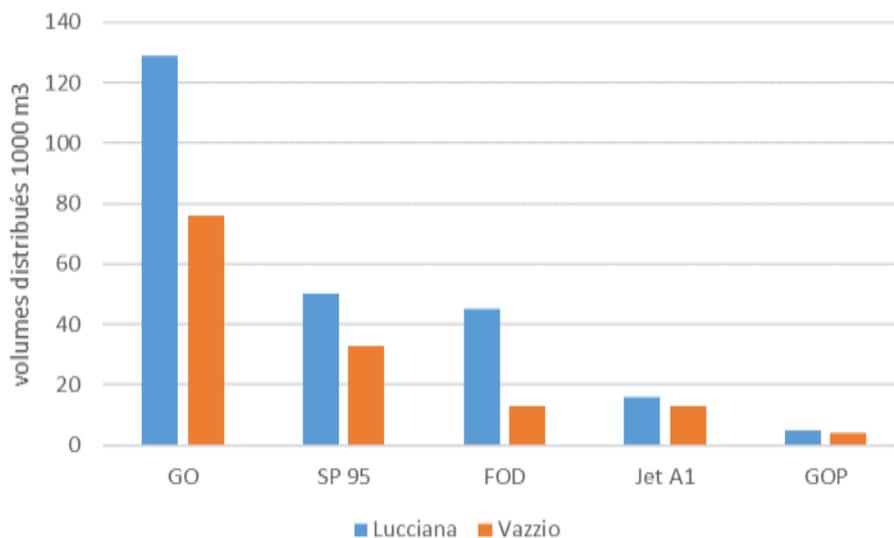
Environ un tiers du volume total d'hydrocarbures importés en Corse concerne l'alimentation des centrales thermiques EDF du Vazio et de Lucciana et 2/3 concerne du carburant (DPLC) (cf. Figure 3).

Figure 3 - Répartition des importations de produits pétroliers (2019, sources : CCI HC, CCI 2A, entretiens)



D'après une étude réalisée en 2011, les carburants importés par DPLC sont principalement du GO et du SP (cf. Figure 4). Le FOD reste relativement important.

Figure 4 - Volumes sortants des dépôts DPLC en 2011 (source : étude Vialtis sur données DPLC)



2.2.3. Infrastructures portuaires

Les navires vraquiers peuvent escaler sur 2 postes partagés avec les gaziers :

- Le poste mixte de Lucciana, géré par le port de commerce de Bastia à 20 km au sud de la ville, présentant 6 coffres, dont 4 utilisés par EDF et DPLC (cf. Figure 5)
- L'appontement Saint Joseph au port de commerce d'Ajaccio, relié à DPLC et EDF, dont l'accueil est limité à des navires de 7000 TPL (cf. Figure 6)

Figure 5 - Infrastructures portuaires de déchargement et sites de stockage autour de Bastia (source : See'Up)



Figure 6 - Infrastructures portuaires de déchargement et sites de stockage autour d'Ajaccio (Source : See'Up)

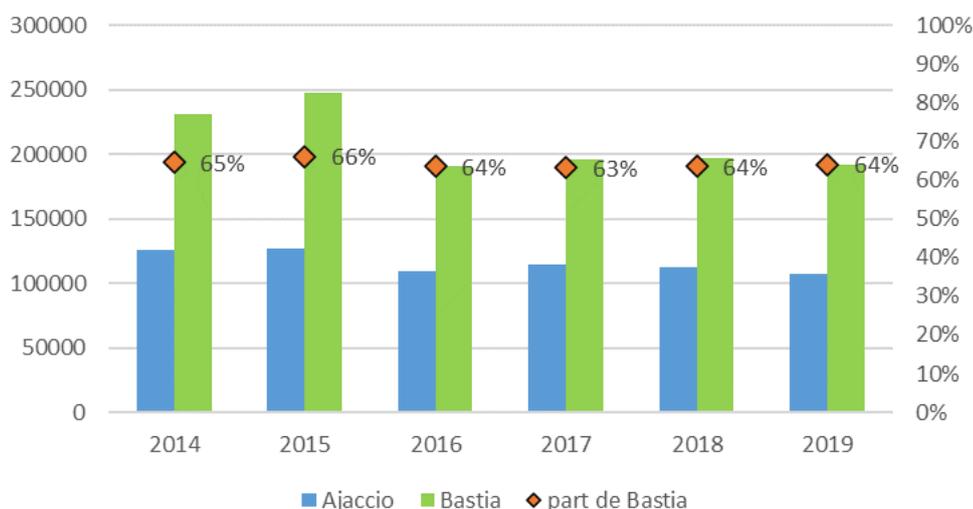


2.2.4. Flux de carburants

2.2.4.1. VOLUMES

DPLC importe autour de 200 000 T de carburants à Bastia et 110 000 T à Ajaccio (cf. Figure 7). Bastia couvre ainsi 2/3 de l'approvisionnement de la Corse.

Figure 7 - Imports de carburants par DPLC en tonnes (sources : CCI HC et estimations See'Up)

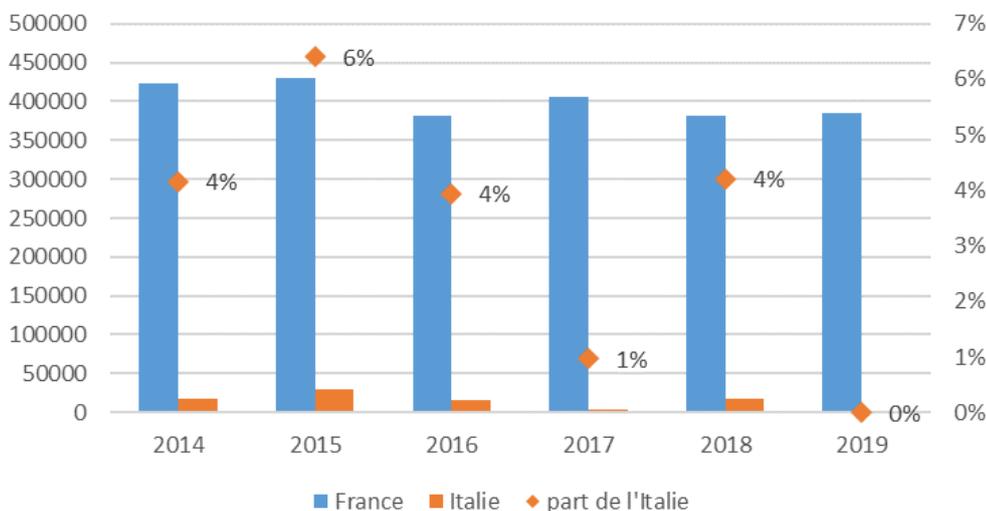


2.2.4.2. ORIGINE ET TRANSPORT MARITIME

Origines : France principalement mais aussi Italie

Les carburants ont principalement pour origine la zone de FOS Lavera (site de Dépôts Pétroliers de Fos pour le GO et le SP ; Petro Ineos à Lavéra pour le Jet A1) mais peuvent parfois provenir d'Italie, d'Espagne ou de Sardaigne en cas de difficulté au port de Fos. Sur les 5 dernières années, les importations d'Italie représentent entre 2 et 12% du volume de carburant importé.

Figure 8 - Importation de carburants en Corse et provenances, Tonnes (source CCI HC et CCI 2A)



Le choix de l'origine d'approvisionnement est fait par les actionnaires du dépôt DPLC : Rubis (75%) et Total (25%) qui ont tous leur source d'approvisionnement privilégiée sur Fos-Lavera. Chacun dispose de son contrat d'approvisionnement mais les opérations de transport maritime sont gérées par une filiale de Rubis (HP trading).

La Socatra : compagnie maritime principale

Rubis a choisi de confier à la Socatra le transport maritime des produits raffinés entre Fos Lavera et Ajaccio et Bastia. Cette compagnie maritime bordelaise succède à Sea Tanker¹. Les trafics de Sea tanker des années précédentes montrent que Sea tanker s'approvisionnait également à l'international (en particulier en Italie).

Dans le cadre de son contrat de 3 ans démarré fin 2019, la Socatra a fait construire 2 navires chimiques : l'Hydra et le Sedna, en opération à ce jour et immatriculés au RIF.

Figure 9 - Navire Sedna de Socatra (source : vesselfinder)



¹ Filiale de Sea Invest jusqu'à son rachat en 2019 par le groupe Valloebey ShipHolding Valloebey a racheté les 12 navires de Sea tanker en partenariat avec Agility Maritime qui a racheté la société de gestion technique et commerciale de ces navires : ST management

Ces 2 navires effectuent environ 80 rotations par an entre le continent et la Corse pour livrer les hydrocarbures. Sur une rotation, ils peuvent faire plusieurs escales sur la zone de Fos Lavera pour charger différents produits, naviguent plutôt lentement (8 à 10 nœuds) et déchargent soit sur Bastia soit sur Ajaccio (contrairement aux gaziers qui peuvent faire la tournée des points de livraison). Suivant les attentes et aléas météo², une rotation peut durer de 4 à 6 jours pour une livraison de 3000 à 4000 T de carburant.

Un approvisionnement saisonnier des carburants

La consommation de carburant en Corse est très saisonnière, en lien avec la forte activité touristique de l'île. Les volumes importés par mois peuvent ainsi passer de 20 000 m³ en basse saison à 45 000 m³ en haute saison, mettant ainsi en tension les capacités de stockage de DPLC (30 000 m³) et imposant une rotation plus rapide des navires.

2.2.4.3. STOCKAGE

Les carburants sont acheminés par canalisation sous-marine et/ou souterraine depuis les infrastructures portuaires vers les cuves de DPLC du Vazzino (pour Ajaccio) ou de Lucciana (pour Bastia). Chaque site dispose d'un stock de tous les carburants existants en Corse.

Figure 10 - Sites de stockage de DPLC (source : Rubis terminal)



² Les navires ne peuvent décharger au Sea line qu'avec une mer calme (houle < 1,2 m).

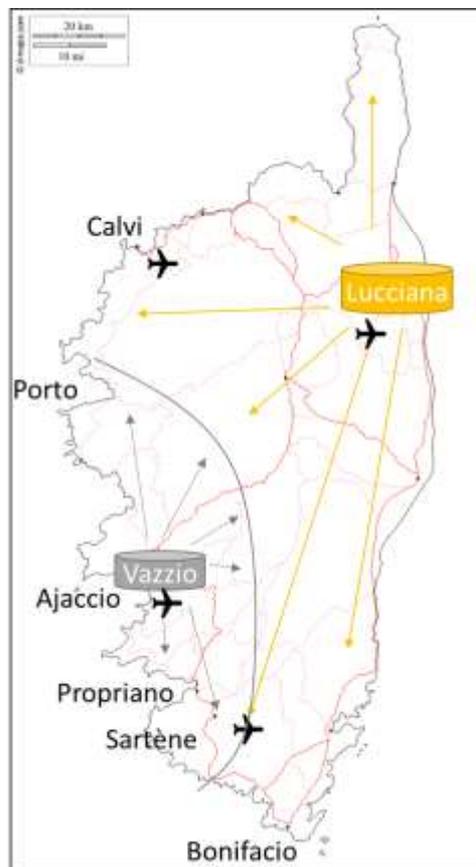
2.2.4.4. DISTRIBUTION ET USAGERS FINAUX

Les clients viennent récupérer le carburant sur le site et l'acheminement en camion-citerne vers leurs installations (stations-services, cuves d'industriels ou de particuliers, aéroports). Ils s'appuient généralement sur des sous-traitants transporteurs spécialisés.

Les usagers finaux sont nombreux :

- GO et SP 95 :
 - 125 stations-services réparties sur la Corse (à 80% sur le littoral) : pour les véhicules particuliers et les poids lourds
 - Stations-services portuaires (SP95 pour la petite plaisance et GOP)
- Le fioul domestique (FOD) : distribué directement chez les particuliers ou entreprises en petite quantité (< 1000 l), ou à des stations-services qui proposent du FOD à la pompe (une cinquantaine). Ce FOD est utilisé pour du chauffage ou pour de l'électricité localement
- Le carburéacteur (Jet A1) : livré aux aéroports pour le transport aérien

Figure 11 - hinterland schématique des dépôts de DPLC (source : See'Up)



2.2.4.5. ESTIMATION DU COUT DE TRANSPORT

Le cout du transport maritime du carburant est évalué à 2,6 centimes d'euros par litre de carburant. Une étude sur le prix de carburants en Corse de 2012 annonce un cout de 1,8 centimes d'euros par litre (étude Vialtis).

Notre estimation à 2,6 cts € par litre se base sur les hypothèses suivantes :

- 310 000 T / an de carburant importés (trafics 2019)
- 78 rotations avec 2 navires (le Sedna et le Hydra, de la Socatra), naviguant en moyenne à 10 knts
- Coûts d'escale : ~3500 € à Fos et ~ 6000€ à Ajaccio (appontement St Joseph) et ~11 000€ sur Bastia, sea line de Lucciana (frais de remorquage et de pilotage élevés)

2.2.5. Flux de fioul à destination des centrales thermiques

2.2.5.1. VOLUMES

EDF importe :

- Entre 80 et 120 000 T / an de fioul léger pour la centrale de Lucciana
- Environ 85 et 100 000 T / an de fioul lourd pour la centrale du Vazzio

Ces tonnages varient suivant les besoins résiduels en énergie thermique de l'île, qui sont eux même déterminés par l'énergie hydraulique disponible, l'énergie solaire et éolienne, et la connexion électrique à l'Italie.

2.2.5.2. ORIGINE ET TRANSPORT MARITIME

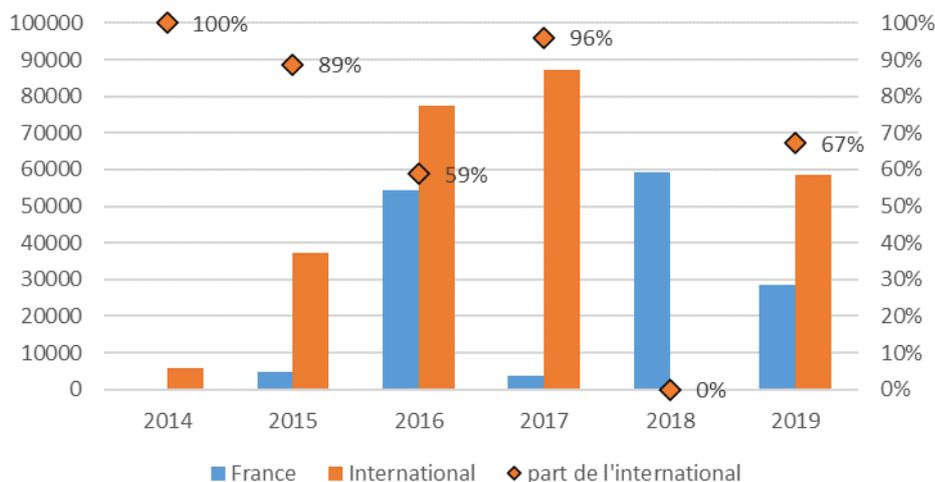
Les approvisionnements en fioul lourd (pour la centrale du Vazzio) et en fioul léger pour Lucciana sont gérés par EDF Trading & Logistique (EDF TL) pour le compte des entités juridiques propre à chaque centrale : EDF SEI pour la centrale du Vazzio et EDF PEI pour la centrale de Lucciana.

Suivant les besoins exprimés par chaque site, EDF TL achète à ses fournisseurs présélectionnés les produits rendus à destination. Le fournisseur est ainsi responsable du transport maritime. Depuis quelques années, l'origine internationale principale des produits est Barcelone (65% en 2019).

Sur Bastia, EDF importe pour la centrale thermique de Lucciana des quantités variables³ et de provenance changeante suivant les cours du pétrole. La part internationale des approvisionnements peut être majeure ou mineure suivant les années (cf. Figure 12).

³ En 2014, la centrale de Lucciana a subi d'importants travaux de modernisation pour passer du fioul lourd au fioul léger, ce qui a entraîné une baisse drastique des importations.

Figure 12 - Importations de fioul pour la centrale thermique de Bastia (source CCI HC, analyses See'Up)



Sur Ajaccio, en 2019, EDF a importé environ 85 000T de fioul lourd dont les 2/3 en provenance de Barcelone, et un tiers depuis Malte.

En 2019 sur Bastia, EDF a travaillé avec 2 compagnies maritimes qui ont organisé 22 livraisons avec 3 petits navires pétroliers (le LEALE, le MT DIEGO, l'ETRUSCO). Les fournisseurs affrètent régulièrement les mêmes navires car ils sont adaptés et respectent le cahier des charges d'EDF (tirant d'eau, manœuvrabilité, double coque, âge < 15 ans, ...). Sur Ajaccio, EDF a travaillé avec FT Genoa Tankers qui a affrété presque uniquement le FT Quinto, tanker de 120 m de long.

Figure 13 - Navires tankers le LEALE et le FR Quinto affrétés régulièrement par les fournisseurs d'EDF



Ainsi ces flux représentent environ 40 escales par an :

- 22 escales sur Bastia de 4000 T en moyenne (source CCI HC)
- 16 escales sur Ajaccio de 5300 T en moyenne (source CCI 2A)

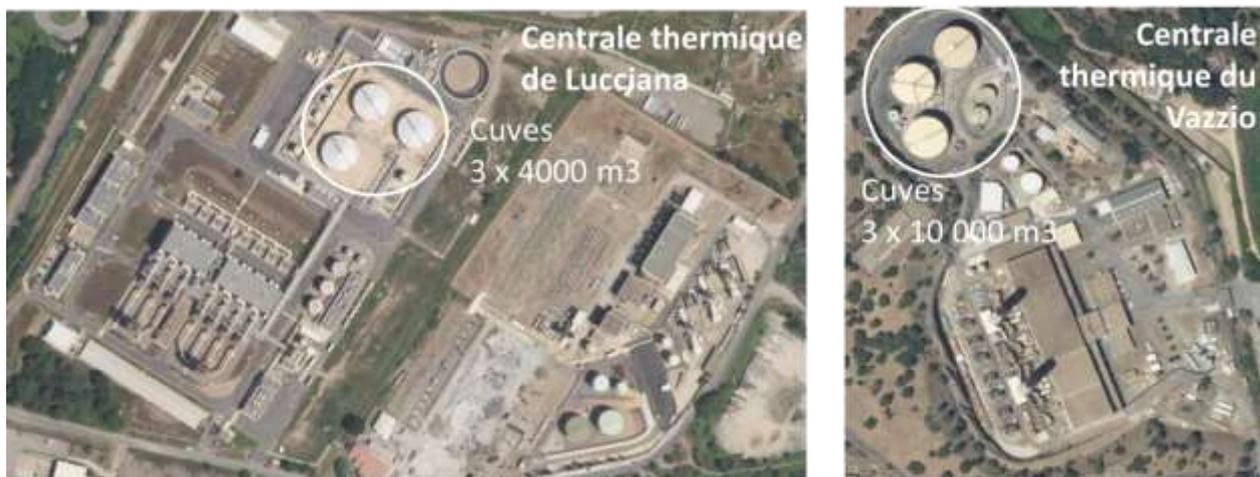
2.2.5.3. STOCKAGE ET DISTRIBUTION

Le fioul est acheminé par canalisation vers les cuves de stockage sur le site des centrales thermiques (cf. Figure 14) :

- Vazzino : 3 cuves totalisant 30 000 m³
- Lucciana : après un passage par le dépôt intermédiaire de la Marana (à côté des dépôts DPLC), les produits sont envoyés dans les 3 cuves de la centrale, totalisant 12 000 m³

Le fioul est ensuite consommé pour alimenter la centrale thermique suivant les besoins en électricité de la Corse.

Figure 14 - Dépôts de fioul sur les centrales thermiques corses



2.2.5.4. ESTIMATION DU COUT DE TRANSPORT

Le cout du transport maritime du fioul pour EDF est estimé entre 12 et 16 € la tonne. Ce prix peut varier rapidement en fonction du cout d'affrètement spot des navires, du cout du carburant maritime et des aléas du transport (temps d'attente aux escales, vitesse de navigation suivant l'état de la mer, etc...)

Cette estimation se base sur les hypothèses suivantes :

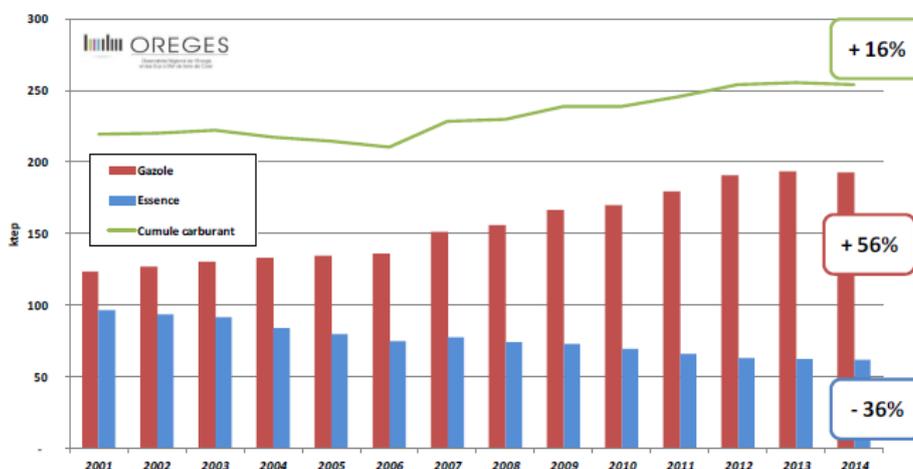
- 1 transport de 4000 T de fioul lourd de Barcelone à Bastia
- Avec le navire LEALE, affrété sur 3 jours
- Coûts d'escale : ~3000 € à Barcelone et ~11 000€ sur Bastia, sea line de Lucciana (frais de remorquage et de pilotage élevés).

2.2.6. Tendances

2.2.6.1. CARBURANTS

D'après la Programmation pluriannuelle de l'Energie pour la Corse 2016 - 2023, la consommation de carburants pour les véhicules particuliers et professionnels devrait poursuivre sa croissance. Entre 2001 et 2014, les importations de gazole ont augmenté de 56%, alors que l'essence a baissé de 36%, entraînant une hausse globale des importations de 16% sur cette période.

Figure 15 - évolution de la consommation en Carburant en Corse (source : Oreges)



Ces importations pourraient à moyen terme se stabiliser puis entamer une légère baisse de 2% par an sous les effets croisés de l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports : optimisation de la consommation des véhicules, développement de l'offre de transport en commun, du covoiturage, des véhicules électriques, ...

Par ailleurs, la PPE envisage que 10 à 15% du parc véhicule pourrait se convertir au GNV (qui peut être produit en gazéifiant du GNL directement en station-service équipée), impactant d'autant les importations de carburants, mais augmentant les importations de GNL.

2.2.6.2. FIOUL

La PPE prévoit une poursuite de la croissance de la consommation d'électricité d'environ 3,6% par an. Cependant, la part de l'électricité thermique devrait être contenue, voire réduite suivant la disponibilité des autres sources comme les ENR. Par ailleurs, la PPE prévoit la conversion des 2 centrales thermiques au GNL d'ici 2023 en parallèle de la modernisation de la centrale du Vazzio et son augmentation de puissance. Dans l'attente de la conversion des centrales, on peut anticiper une relative stabilité des volumes de fioul importé pour les centrales thermiques.

2.3. Flux de GPL

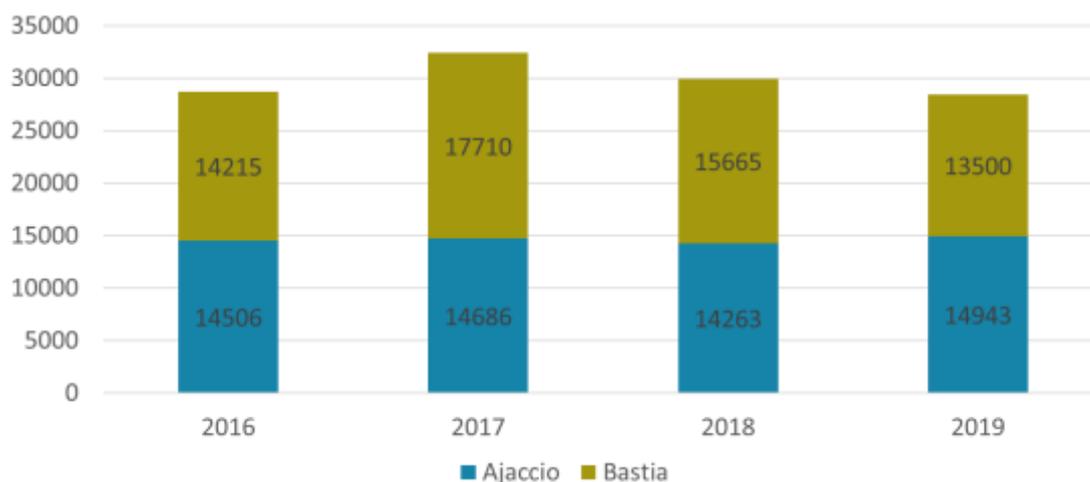
2.3.1. Nature de marchandise

Le GPL est composé de butane ou de propane sous sa forme liquéfiée à basse pression (entre 1,5 et 7 bars à température ambiante). Il provient à 60% de réserves naturelles, et à 40% du raffinage du pétrole.

2.3.2. Volumes et historique

La Corse importe annuellement autour de 30 000⁴ T de GPL dont la moitié est déchargée au port de Bastia et l'autre moitié au port d'Ajaccio.

Figure 16 - Importations maritimes de GPL en Corse, tonnes (sources : CCI HC, CCI 2A, estimation See'Up)



2.3.3. Infrastructures portuaires

Le GPL est importé par voie maritime en Corse. Les vraquiers spécialisés peuvent escaler sur 4 postes dédiés :

- 2 postes gérés par le port de commerce de Bastia (cf. Figure 5)
 - Le poste gazier de Furiani à 6 km au sud de Bastia, présentant 4 coffres d'amarrage au large de la plage de l'Arinella, relié par Sea – line à la station ENGIE de l'Arinella
 - Le poste mixte de Lucciana, à 20 km au sud de Bastia, présentant 6 coffres, dont 4 utilisés par Butagaz et reliés à son site de stockage de Lucciana
- 2 postes autour d'Ajaccio (cf. Figure 6)

⁴ En l'absence de données concernant les approvisionnements en GPL de Antargaz (Ajaccio), nous supposons que les volumes réceptionnés sont similaires à Butagaz (Bastia) ie autour de 7 000 T/an.

- Au poste gazier Jeanne d'Arc, disposant de 4 coffres d'amarrage, relié par Sea Line pour le GPL à la station du Loretto exploitée par Engie, dans la circonscription portuaire d'Ajaccio
- Au poste gazier du Ricanto présentant 4 coffres en mer, relié par un sea-line à la station d'Antargaz, hors du périmètre portuaire.

2.3.4. Description des flux

2.3.4.1. ORIGINE ET TRANSPORT MARITIME

Le GPL est approvisionné depuis le complexe pétrolier et gazier de LAVERA⁵, où il est chargé sur un navire gazier, le B Gas Supreme.

Figure 17 - Navire gazier B Gas Supreme



Ce navire au pavillon maltais assure l'approvisionnement en GPL de la Corse pour le compte d'Engie, d'Antargaz et de Butagaz en déchargeant le gaz aux 4 postes dédiés. Il peut charger 3500 m³ de GPL, soit 2100 T.

Le B Gas Supreme effectue environ entre 20 et 30 rotations entre la Corse et le continent par an, et peut escaler suivant les besoins sur chacun des 4 postes de déchargement dans la même rotation. Il décharge en moyenne 550 T de GPL par escale, soit 900 m³.

2.3.4.2. STOCKAGE

Le GPL est ensuite acheminé par canalisation sur 4 sites de stockage et de distribution qui totalisent 14 000 m³ de capacité de stockage :

- Le site de stockage et de regazéification de l'Arinella (Bastia) exploité par ENGIE d'une capacité de 4000 m³
- Le site de stockage et de mise en bouteille de Butagaz à Lucciana disposant de 2400 m³ de stockage répartis dans 3 sphères (cf. Figure 18)

⁵ On note dans les statistiques du Bastia des volumes marginaux et irréguliers d'approvisionnement d'origine internationale < 1000 T par an et variable d'une année sur l'autre.

Figure 18 - Sites GPL autour de Bastia



- Le site de stockage et de regazéification du Loretto (Ajaccio) exploité par Engie, disposant d'une capacité de 5750 m³ de stockage répartis dans 2 sphères (cf. Figure 19). Une nouvelle station est en construction en remplacement de celle du Loretto avec un stockage en cuves encoffrées.
- Le site de stockage et de mise en bouteille du Ricanto (Ajaccio), exploité par Antargaz, disposant d'installation de stockage de plus de 10 cylindres, totalisant 1300 m³ de Propane et 450 m³ de butane (cf. Figure 19)

Figure 19 - Sites GPL autour de Ajaccio



2.3.4.3. DISTRIBUTION ET USAGERS

Le 2 sites d'Engie, accueillent entre 50% et 60% du GPL importé en Corse, pour le stocker, le regazéifier et le distribuer sur les réseaux de gaz urbain de l'agglomération de Bastia (depuis la station de l'Arinella) et d'Ajaccio (depuis la station du Loretto). Ces réseaux de villes alimentent environ 28 000 clients (12 000 pour Bastia et 16 000 sur Ajaccio), 250 entreprises, pour des applications domestiques (cuisson, chauffage, production d'eau chaude sanitaire) et industrielles (fours, métallurgie, textile, etc).

L'autre moitié du GPL est réceptionnée par Butagaz et Antargaz qui le stockent et le distribue :

- 25% en bouteille individuelle plutôt destiné à un usage domestique de type cuisinière, chauffage, eau chaude...
- 75% en vrac livrés dans des citernes installées à 90% chez des particuliers et à 10% dans des entreprises et également à une douzaine de stations-services (sur un parc de 125 stations-services en Corse).

2.3.5. Estimation des coûts de transport

Le cout du transport maritime du GPL est estimé entre 60 et 80 € le m³, soit environ 2€ sur le prix d'une bouteille de 33 kg. Ce prix est très sensible à la quantité de GPL livré par an, car le navire B suprême est affrété à l'année pour une volume relativement faible.

Cette estimation se base sur les hypothèses suivantes :

- Navire B Gas Supreme, affrété à l'année
- 30 000 T / an de carburant
- 24 rotations par an (données CCI HC), mutli escales en Corse

2.3.6. Tendances

D'après la PPE, la baisse continue constatée des importations de GPL sur les 10 dernières années (chute de 35% des volumes entre 2001 et 2014) devrait se poursuivre.

