




Cartographie des stations de dégazage existantes Etat : juin 2024

 = installations mobiles

	Lieu Adresse de la station Contact	Technologie(s) utilisée(s),	Matières pouvant être dégazées	Statut (station opérationnelle, projet pilote)	Financement (subventions, fonds européens, nationaux ou régionaux)	Autres informations pertinentes
	Anvers AQ nv T +32 (0)3 685 41 76 E ops@aqn.com www.aqnv.com	Installations de dégazage mobiles . 5 Installations avec condensation cryogénique	C3 et plus lourd	Opérationnel sur demande		Plus d'informations et contact : operations@mac-2.be
		Installations de dégazage mobiles . 8 unités avec lavage des gaz par neutralisation/séparation	Phénol, ammoniacque, acrylates, amines, H2S...			
		Installations de dégazage mobiles . 2 Installations avec combustion en torche fermée	C1 et C2			

	<p>Anvers</p> <p>MAC² T +32 (0)3 543 59 11</p>	<p>Installation de dégazage mobile. Voir installations propres au prestataire de services AQ</p>	<p>Voir installations propres au prestataire de services AQ</p>	<p>Opérationnel sur demande</p>	<p>* L'autorité portuaire a lancé un appel à propositions à la suite duquel elle a sélectionné 3 entreprises leur offrant un soutien financier pour élargir la gamme des installations de dégazage dans le port</p>	<p>Plus d'informations et contact : operations@mac-2.be</p>
	<p>ETS Degassing GmbH Duisport Ruhrort km 2,5</p> <p>ETS Degassing GmbH Zum Täckendorf 12 DE-21385 Amelinghausen</p> <p>+49 (0)4132 / 654 9100 +49 (0) 162 243 34 86 Mail: sales@ets-group.com www.ets-degassing.com</p> <p>Flyer (EN)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. oxydation thermique mobile 2. rinçage à l'azote chaud ou froid 3. séchage à l'air chaud des réservoirs 4. inertage à l'azote 5. mesures (mesure de l'absence de gaz) 	<p>Produits des groupes d'explosion IIA, IIB et IIC :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Produits pétroliers - Gaz liquéfiés sous pression <p>Polluants atmosphériques dangereux (HAS)</p> <p>Toutes les matières figurant dans les tableaux I, II et III de l'appendice IIIa de la CDNI.</p>	<p>L'autorisation pour l'exploitation régulière à Duisburg est accordée</p> <p>La technique est éprouvée sur > 500</p> <ul style="list-style-type: none"> - réservoirs d'huile minérale, - bateaux-citernes chimiques, - bateaux de gaz 	<p>privé sans subventions</p>	<p>L'autorisation relative à la protection contre les émissions est accordée pour :</p> <p>Dégazage Rinçage à l'azote Réception des eaux de lavage</p> <p>D'autres installations à Amsterdam, Rotterdam et Anvers sont en cours d'autorisation.</p>

	<p>Regio Moerdijk ATM B.V. Vlasweg 12 4782 PW Moerdijk Port number 152 Tel. +31 (0)168 389 289</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dégazage des bateaux par extraction des vapeurs du bateau en vue de leur destruction dans la même installation de traitement des gaz résiduels 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liquides inflammables ▪ Gaz toxiques ▪ Matières corrosives ▪ Diverses matières dangereuses 	Opérationnel, place pour deux bâtiments		Demande de permis pour élargir la capacité à trois bâtiments
	<p>Regio Amsterdam Zenith Energy Hornweg 10 1045 AR Amsterdam Nederland</p>	Installation fixe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	Opérationnel		Terminal pétrolier : installation utilisée dans le cadre de l'exploitation du terminal. Également utilisable pour le dégazage des bâtiments. C'est le terminal qui décide si et quand cette installation est utilisée pour le dégazage de navires tiers.

Autres informations fournies par les Parties Contractantes



 PAYS-BAS

Infrastructure :

Le marché s'attend à ce qu'une très grande partie du dégazage puisse être absorbée par un transport dédié ou un transport compatible. Par ailleurs, la capacité de dégazage est limitée lorsque l'interdiction entrera en vigueur (phase 1) aux Pays-Bas le 1er juillet. On peut noter que le nombre d'enquêtes, de discussions et d'autres préparations de demandes, ainsi que le nombre de demandes elles-mêmes, montrent une tendance à la hausse à l'approche de la date d'entrée en vigueur de l'interdiction.

Technologie :

La technique de dégazage est en constante évolution. D'ici 5 à 10 ans, il devrait y avoir des installations de dégazage qui ne nécessitent pas d'alimentation électrique externe (c'est-à-dire électricité ou propane). Par le processus de dégazage, l'installation devrait être capable de fournir sa propre énergie.

Coûts / financement :

L'association EVRA (European Vapour Recovery Association) a indiqué qu'une installation qui incinère les vapeurs coûtera entre 200 000 et 300 000 euros. Les unités utilisant la cryo-condensation coûtent entre 800 000 et 1 million d'euros. 4 à 6 mois sont nécessaires pour construire une installation. Aux Pays-Bas, les installations mobiles de dégazage doivent encore être testées afin d'obtenir les permis nécessaires.

Suite au succès des projets pilotes de l'été 2020, le ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau a annoncé début septembre qu'il mettrait à disposition 250 000 euros pour des essais avec des systèmes de dégazage mobiles (voir le [communiqué de presse](#) du port de Rotterdam).



Aucun projet n'est en cours pour la France, l'étude d'impact de la mesure au niveau national réalisée en 2018 n'en démontrant pas la pertinence.

- Actuellement, la mesure s'appliquera sur une faible partie du territoire national, limitant le nombre de bateaux potentiellement concernés.
- Les transports de cargaisons liquides susceptibles de générer des résidus gazeux au départ ou à destination de la zone géographique française d'application de la CDNI sont en très **grande majorité des transports exclusifs**, dans le cadre de contrats de transports réguliers (retours à vide), donc ne nécessitant **pas de dégazages** ;
- En l'absence d'installations fixes de dégazage des citernes sur le territoire, les entreprises de transport fluvial de produits liquides font appel à des sociétés spécialisées dans le dégazage et l'inertage de citernes fixes (cuves à fioul, sites industriels), qui disposent **d'équipements mobiles adaptés** pour la récupération et le traitement des vapeurs. Ces prestations sont d'ores et déjà utilisées avant la montée en cale des bateaux et barges-citernes, pour des raisons de sécurité. **Une solution alternative aux installations de réception fixes existe donc et peut répondre à la demande.**
- Le cas échéant le caractère frontalier des voies d'eau sujettes à l'obligation de dégazage en France, et la nature des trafics concernés, permet aux professionnels de bénéficier des installations existantes ou en projet en Belgique ou sur la partie allemande du Rhin.

Un complément à l'étude d'impact sera demandé par la délégation française afin d'apporter plus de précisions sur les dispositifs existants.



LUXEMBOURG

Il n'y a pas de projet de station de dégazage prévue au Luxembourg.

Après concertation avec l'exploitant de l'unique terminal pétrolier à Mertert, lors de la procédure de ratification, **aucun besoin n'a été constaté** pour les raisons suivantes :

- Les **installations actuelles permettent de récupérer les gaz** lors des opérations de chargement/déchargement.
- Les allers et retours vers les terminaux pétroliers en Belgique et Pays-Bas avec le diesel ou l'essence ne rendent **pas nécessaire** une installation de dégazage (transport exclusif).
- Il n'a pas été constaté non plus le besoin de dégazer les bateaux en transit vers la France (après la frontière à Schengen) sachant qu'il n'existe pas de terminal chimiquier en Lorraine à Metz et Thionville.



Une évaluation a été réalisée en Suisse. En moyenne, un maximum de 8 bateaux par an nécessitaient une ventilation à l'ancien poste de stationnement en amont du port dit Auhafen. En raison de l'ordonnance cantonale sur la qualité de l'air, de la discussion menée dans le cadre de la CDNI et d'un accident survenu lors d'un dégazage en Allemagne, des discussions ont été entamées très tôt avec l'industrie suisse. Par conséquent, il y a eu un projet de site de stockage-citerne qui pouvait recevoir les gaz. Toutefois, ce projet n'a pas été mené à bien, car la procédure de dégazage était trop longue. Le poste de stationnement prévu est réservé aux propres bateaux du site de stockage-citerne. Par la suite, la profession n'a plus jugé nécessaire de mettre en place une station de dégazage. Cela d'autant que, après la ratification, **il est toujours possible de ne pas dégazer les cargaisons compatibles avec les transports exclusifs.**
