

ENTREPRISES

TotalEnergies mise sur le GNL à destination des navires

ÉNERGIE

L'énergéticien a lancé la construction de son terminal de gaz naturel liquéfié à Oman.

Ce terminal vient compléter une stratégie qui le positionne comme l'un des principaux fournisseurs de GNL carburant.

Nicolas Rauline

C'est une étape importante dans la stratégie gazière de TotalEnergies. Son président-directeur général, Patrick Pouyanné, et le ministre de l'Énergie du sultanat d'Oman ont célébré, jeudi, la pose de la première pierre de Marsa LNG, conçu par une autre entreprise française, Technip Energies.

Idéalement situé au carrefour des routes entre le Moyen-Orient et l'Asie, ce terminal de GNL, dont la décision d'investissement a été prise l'année dernière, est alimenté par les gisements gaziers du sultanat et doit devenir l'une des principales plaques tournantes du soustage de navires.

« Ce projet renforce la position d'Oman comme hub régional fiable pour les carburants maritimes propres », a déclaré le ministre omanais de l'Énergie et des Minéraux, Salim bin Nasser Al Aufi. La principale utilisation de ce GNL sera en effet l'avitaillement des navires (paquebots, porte-conteneurs...) propulsés au GNL.

Un carburant en plein essor : rien que sur l'année 2024, ce sont 264 navires fonctionnant au GNL qui ont été commandés à travers le monde. Sa part de marché pourrait passer les 10 % dans les prochaines années.

1000000

Une intensité carbone réduite

Et l'accord trouvé à l'Organisation maritime internationale (OMI), il y a quelques semaines, devrait renforcer l'attractivité d'un carburant largement disponible, nettement moins cher que les alternatives et qui permet de réduire les émissions du transport maritime de 20 % par rapport au fioul conventionnel. « Avec des partis pris technologiques ambitieux, nous entendons fixer un nouveau standard et ouvrir la voie à la prochaine génération d'usines de GNL à très basses émissions à travers le monde », a fait savoir Patrick Pouyanné, jeudi.

TotalEnergies, qui possède 80 % du projet aux côtés de la compagnie omanaise OQEP, veut en effet faire de Marsa LNG un modèle de terminal gazier à faibles émissions. Il revendique une intensité carbone inférieure à 3 kilogrammes de CO₂ émis par baril équivalent pétrole, contre 35 en moyenne pour une usine GNL classique. Marsa LNG fonctionnera en effet à 100 % à l'électricité, associée à un parc solaire d'une puissance de 300 MW. Elle devrait entrer en service au premier trimestre 2028 et

produire un million de tonnes de GNL à plein régime. Et Patrick Pouyanné a évoqué jeudi la possibilité d'un deuxième train de liquéfaction à terme.

Une stratégie globale

Le terminal étoffera encore un peu le portefeuille de GNL de l'énergéticien, qui vend plus de 40 millions de tonnes de gaz naturel liquéfié par an et gère déjà deux terminaux à Oman. L'objectif est d'augmenter de 50 % sa production et ses achats de long terme d'ici à 2030. Et de se rapprocher du leader mondial du soustage, Shell. Dans ce domaine, TotalEnergies a dégainé très vite. Les opérations de son premier navire souteur ont commencé en 2020 en mer du Nord. L'énergéticien s'est ensuite positionné en Méditerranée, avec des opérations à Fos-sur-Mer et à Marseille.

Il a enfin ouvert un hub à Singapour, en 2024. Oman complétera ainsi cette offre, sur les routes les plus stratégiques du globe – le pays expédie aujourd'hui la quasi-totalité de son GNL vers la Corée du Sud, le Japon, l'Inde, la Chine ou encore la Thaïlande. Avec un risque toutefois : que la géopolitique s'en mêle et ne détourne le trafic de cette zone. Les côtes iraniennes ne sont en effet

Les Echos	Pg Journal	Pg Dossier	Lundi 5 Mai 2025
	19	2/2	

qu'à une centaine de kilomètres en face du port de Sohar, où l'installation du hub est prévue. ■