

Le 24 juin 2016 : Les français Endel et GTT ensemble pour les citernes à GNL carburant



Après l'espagnol Gabadi et la compagnie AG&P basée aux Philippines, Endel est le 3e industriel à avoir signé un accord avec GTT qui lui permettra de produire des citernes à GNL carburant pour navires utilisant ses membranes cryogéniques. (Photo GTT)

Leader mondial dans les membranes cryogéniques de confinement du gaz naturel liquéfié à bord des navires méthaniers, Gaz transport & technigaz n'entend pas passer à côté des perspectives prometteuses du nouveau marché du GNL utilisé comme carburant pour les navires comme alternative au fuel lourd et au gasoil. Un accord d'industrialisation de citernes utilisant la membrane Mark III de GTT a été signé avec le groupe français Endel, filiale d'Engie.

Présent dans la navale en support des grands constructeurs tels que STX Saint-Nazaire, DCNS ou encore les CMN à Cherbourg, Endel a déjà réalisé une maquette de citerne à membrane qu'elle pourra présenter à ses clients potentiels. Pour le GNL carburant, l'atout de la membrane sur l'autre système des cuves pressurisées de type C est le même qu'à bord des méthaniers. Intégrée directement à la structure du navire tout en étant résistante au choc, elle permet d'embarquer plus de carburant et de diminuer la perte d'espace commercial pour le navire.

Signe de son très grand intérêt pour ce marché, GTT a récemment constitué une division *LNG as fuel* dirigée par Jacques Danton. Pour l'heure, alors que la flotte de navires autre gaziers utilisant le GNL comme carburant comprend actuellement 76 navires en service et 89 en construction et conversion, GTT n'a décroché qu'un seul contrat ferme pour sa membrane : une barge de soutage de 2 200 m³ de GNL qui doit être achevée cet été au

Texas par le chantier Conrad pour l'avitaillement des deux nouveaux porte-conteneurs au gaz carburant **Isla Bella** et **Perla del Caribe** de l'armateur américain Tote.

Les premiers navires équipés de citernes à membrane de GNL carburant pourrait être les futurs très gros paquebots *World Class* de 200 000 tonneaux de jauge brute et 5 400 passagers. Lors de la signature de la lettre d'intention de commande en avril 2016, à l'Élysée, entre l'armateur italien MSC Croisiers et STX Saint-Nazaire, le directeur du chantier Laurent Castaing avait indiqué que ces quatre paquebots dont deux options livrables entre 2022 et 2026 utiliseraient la technologie à membrane. Un probable très gros chantier pour Endel implanté de longue date à Saint-Nazaire.