



Vincent Favier, le PDG d'Ecoslops, entreprise française spécialisée dans la régénération de résidus pétroliers, ce qu'on appelle les slops, fait le point sur son projet de micro-raffinerie à La Mède et sur son nouveau concept de petites unités, les P2R.

L'unité de La Mède contribuera à améliorer la compétitivité de Marseille

Ecoslops a déposé en septembre la demande d'autorisation d'exploitation de l'unité de 30 000 tonnes par an qui va être réalisée avec Total à La Mède. D'où viendront les slops exploités ?

Les slops exploités par cette unité de 13 millions d'euros viendront de partenaires collectant et prétraitant des résidus d'hydrocarbures issus de navires et d'industriels terrestres. Nous comptons signer les premiers contrats d'approvisionnement d'ici à la fin de l'année. L'importation restera une source complémentaire car toujours rentable.



compte de cette possibilité d'accéder à des hydrocarbures légers dans la conception de la colonne.

Vous travaillez sur un nouveau concept, le mini-P2R, une petite unité qui traiterait 4 000 à 8 000 tonnes par an. Où en êtes-vous ?

Nous comptons réaliser un pilote à l'échelle 1/10^e d'ici au début 2018. À l'échelle 1, les mini-P2R seront des unités mobiles de la taille d'un conteneur de 20 pieds. Nous prévoyons de les vendre, puis d'en assurer la maintenance. Les clients pourront être des collecteurs présents dans des zones portuaires.

tabie même s'il est mieux de collecter à moins de cinq ou six jours de navigation.

À qui sera destinée la production ?

Le naphta sera acheté par Total et le bitume par le spécialiste mondial de l'étanchéité Soprema. Ces deux produits représenteront 30 % de la production. Le fuel, qui en représentera 15 %, trouvera naturellement des débouchés sur le marché local car il s'agira de petits volumes. Pour ce qui est du gasoil, nous menons des discussions qui pourraient conduire à des débouchés locaux ou à l'exportation du produit. Si nous signons un contrat, il n'y aura probablement qu'un seul ou deux acheteurs compte tenu des faibles quantités concernées (15 000 tonnes par an).

La micro-raffinerie de La Mède aura-t-elle un impact sur le trafic de navires ?

Je ne crois pas que ce soit significatif à l'échelle du port de Marseille, qui est un grand port avec des trafics très variés. Les bateaux ne vont pas se dérouter vers ce port du fait de la présence de cette uni-



« Le projet fait partie des petits ruisseaux qui améliorent l'image de la place de Marseille. »

té ! Cela dit, le projet fait partie des petits ruisseaux qui améliorent la compétitivité et l'image de la place de Marseille. Grâce à Ecoslops, les collecteurs de slops bénéficieront d'un débouché assuré pour leur production. Cela leur permettra d'investir et d'être plus agressifs commercialement, ce qui *in fine* est bon pour le trafic.

Pour quelle raison exploitez-vous des hydrocarbures plus légers que prévu dans votre unité portugaise de Sines ?

Nous sommes partis de l'idée de retraiter essentiellement des résidus d'hydrocarbures issus de navires. Nous n'avions pas anticipé que nous aurions accès à autant de produits légers liés aux opérations portuaires : dans les terminaux pétroliers, il faut par exemple nettoyer les bras de chargement

entre deux passages de tankers pour éviter les mélanges de produits, ce qui génère des déchets. Cette matière première nous a permis d'accroître la rentabilité de notre première usine et de signer un accord avec le groupe pétrolier Galp pour le rachat du gasoil localement. Ces déchets coûtent moins cher que les résidus pétroliers maritimes importés. Ils permettent de plus de produire davantage d'essence et de gasoil, produits à plus forte valeur ajoutée. En revanche, cela nous pose quelques problèmes d'exploitation. La colonne de l'unité n'ayant pas été conçue spécifiquement pour traiter autant d'hydrocarbures légers, nous avons dû faire quelques aménagements pour l'adapter et tirer tous les bénéfices de ces produits légers. Pour nos deux prochaines unités, celles de La Mède et d'Anvers, nous allons directement tenir

sents dans de petits ports ou ces ports eux-mêmes lorsqu'ils assurent cette mission de collecte (obligatoire selon Marpol). Nous sommes déjà en discussion, concernant le mini-P2R, avec les ports d'Agadir (Maroc) et de Duqm (Oman) ainsi qu'avec des ports de l'océan Indien ou des Caraïbes.

En conclusion ?

Ecoslops est issu de la rencontre un peu fortuite entre le monde maritime et celui du raffinage. D'autres entreprises pourraient de même éclore en tirant parti des grandes capacités françaises en matière d'ingénierie et du potentiel maritime français. Les pouvoirs publics ont pris conscience de ce potentiel et affichent la volonté de l'exploiter. C'est une très bonne nouvelle. La French Tech démontre que leur mobilisation peut donner d'excellents résultats. Je crois qu'on peut s'inspirer de ces succès pour être ambitieux mais cela nécessite que les banques, les pouvoirs publics, les centres de recherche et les entreprises soient alignés sur cet objectif commun. ■

Propos recueillis
par Carole LANZI

